

المركز الدولي لقناتة الإستويسي

ونظائرها

تأليف

الدكتور عابدين رشوان

رسالة دكتوراه في القانون الدولي العام ، حازت درجة
« جيد جداً » مع التبادل مع الجامعات الأجنبية »

القاهرة

١٣٦٩ هـ — ١٩٥٠ م

مطبعة مجازي



اهداءات ١٩٩٩

مكتبة

ا.د محمد الحميد بدوي

القاضي بمحكمة العدل الدولية

المركز الدولي لقناتة السويش

ونظائرها

تأليف

الدكتور عابد رشوان

رسالة دكتوراه في القانون الدولي العام ، حازت درجة
« جيد جداً » مع التبادل مع الجامعات الأجنبية »

القاهرة

١٣٦٩ هـ — ١٩٥٠ م

مطبعة مجازى

نوقشت هذه الرسالة علناً بكلية الحقوق بجامعة فؤاد الأول في يوم الخميس
الموافق ٢٤ صفر سنة ١٣٦٩ هـ — ١٥ ديسمبر سنة ١٩٤٩ م . وكانت لجنة
المناقشة مكونة من :

- (١) حضرة الأستاذ الدكتور حامد سلطان
رئيساً أستاذ القانون الدولي العام بكلية الحقوق بجامعة فؤاد الأول
 - (٢) حضرة الأستاذ الدكتور شارل روسو
عضواً أستاذ القانون الدولي العام بكلية الحقوق بجامعة باريس
 - (٣) حضرة الأستاذ الدكتور علي صادق أبرهيف
عضواً أستاذ القانون الدولي العام بكلية الحقوق بجامعة فاروق الأول
- وقد أبدى حضرات رئيس وأعضاء اللجنة كامل تقديرهم لهذه الرسالة ،
وقرروا منح مؤلفها درجة :
« دكتور في الحقوق » بتقدير « جيد جداً » مع تبادل الرسالة مع الجامعات
الأجنبية .

ترجمت هذه الرسالة للفتين الفرنسية والإنجليزية
: —————

بسم الله الرحمن الرحيم

والصلاة والسلام على نبيه الكريم

كلمة افتتاحية

جرى التفكير من قديم العصور لتوصيل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر عبر الأراضي المصرية ، وقديماً تم هذا الاتصال فعلاً ، ولكن بطريق غير مباشر بأن حفرت عدة قنوات في عهود متفاوتة ، من القراعنة للعرب ، وفي أماكن مختلفة شرق الدلتا ، توصل مياه البحر الأحمر بمياه النيل ، وبالتالي بالبحر الأبيض الذي يصب فيه هذا النهر . وكان الغرض من حفر هذه القنوات كلها داخلياً بحتاً محصوراً في خدمة مصالح مصر والأقاليم التي كان يجمعها بها كيان سياسي واحد ، إذ لم يكن الاتصال الدولي قد انتشر لدرجة تجعل لهذه القنوات صفة أو فائدة عالمية . واندثرت هذه القنوات واحدة بعد أخرى . ومرت قرون عديدة حتى جاءت الحملة الفرنسية لمصر وأجريت في عهدها دراسات جديدة أظهرت فكرة توصيل البحرين توصيلاً مباشراً عبر برزخ السويس . ولم تؤد هذه الدراسات للنتيجة المطلوبة منها في حينها . وظلت الفكرة تتوارى وتظهر وتهذب وتتحوّل على أيدي أفراد وجماعات ، من عهد الحملة الفرنسية إلى عهد محمد علي باشا وخلفائه حتى أذن سعيد باشا ، وإلى مصر ، إلى فرديناند دلسبس بتنفيذ المشروع وحفر قناة بين البحرين مباشرة . ونجحت الفكرة هذه المرة ، وفي ١٧ نوفمبر سنة ١٨٦٩ فتحت القناة المطلوبة التي عرفت باسم « قناة السويس » .

وقد خصصت هذه القناة من البداية لخدمة التجارة الدولية وتسهيل الاتصال

بين سائر شعوب العالم . وظلت أهميتها تتزايد حتى أصبحت اليوم شريانا خطيرا
الأهمية للمواصلات الدولية . واكتسبت بهذه الصفة مكانا أساسيا داخل نطاق
القانون الدولي العام الذي يشمل ضمن أبوابه أمر القنوات والمضايق العامة ، من
حيث اتصالها بموضوعه ، وينظم مركزها ، سواء بقواعده العامة أو بالمواثيق
الاتفاقية التي تعتبر ملحقة به والتي وضعت خصيصا لبعض هذه المسالك .

والغرض من هذا المؤلف القيام بدراسة شاملة ، لمسنا ضرورتها ، للوضع أو
المركز الذي تحتله قناة السويس من هذه الناحية الدولية ، أى ما تعلق بتنظيم حق
المرور بها وحصانيتها والدفاع عنها والإشراف عليها ووضعها بالنسبة لنظائرها ،
وغير هذا من المسائل التي تتصل بكيانها الدولي .

وحتى يسهل تتبع دراستنا للموضوع نشير هنا إلى أجزاء البحث وهي أربعة أبواب :
فى الباب الأول ندرس مركز القناة فى الفترة السابقة على صدور معاهدة
١٨٨٨ ، وفى الباب الثانى ندرس هذه المعاهدة دراسة تحليلية شاملة ، وفى الباب
الثالث ندرس تطبيق هذه المعاهدة ومركز القناة الدولي وما مر به من عام ١٨٨٨
اليوم ، ونخصص الباب الرابع لدراسة نظائر قناة السويس من قنوات ومضايق
دولية ومقارنة مركزها بمركز هذه القناة . وأخيرا نتبع هذه الأبواب بكلمة ختامية
عما نراه للمستقبل على ضوء الماضى والحاضر .

الباب الأول

العهد السابق على التنظيم الدولي

(قبل معاهدة ١٨٨٨)

تمر دراسة النظام الدولي لقناة السويس على مرحلة أولى سابقة على المعاهدة التي قررتها الدول عام ١٨٨٨ . ويصادف الباحث عن مركز القناة إبان هذه المرحلة عدة عوامل أولها موثيق الامتياز ، ثم المبادئ العامة في القانون الدولي ، وتأتي بجانبها بعض الجهود التي بذلت لتوضيح وتثبيت المركز القانوني للقناة ، وهناك في النهاية عامل الواقع أي سير الأمور فعلا بالنسبة لهذا الطريق في تلك الفترة . ومنبحث هذه المسائل في الفصول الأربعة الآتية :

الفصل الأول

عقود الامتياز

الجهات صاحبة السلطة والسيادة على منطقة معينة هي صاحبة الحق في الاذن بإجراء أى تغيير أو إنشاء أى طريق فيها . ولما كانت منطقة السويس تقع داخل أراضي مصر ، وكانت تخضع تبعاً لهذا ، في القرن التاسع عشر ، لحكومة القاهرة ، من ناحية السلطة الفعلية ، ولحكومة الباب العالي ، من ناحية السيادة ، لهذا كان لابد من قبول هاتين الجهتين لأى مشروع بحفر قناة بهذه المنطقة ، وهو ما حصل فعلا ، إذ أصدر والى مصر امتيازاً لهذا الغرض إلى دلبس عام ١٨٥٤ وآخر عام

١٨٥٦ ، أعقبهما اتفاق بين الحكومة المصرية وشركة القناة عام ١٨٦٦ ، تلاه في نفس السنة أن أصدر سلطان تركيا فرمانا يحمل موافقته الرسمية على المشروع على التفصيل الآتي :

المبحث الأول

امتياز ١٨٥٤

في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ صدر أول صك قانوني في هيكل النظام الدولي لقناة السويس ، في شكل امتياز من محمد سعيد باشا ، وإلى مصر ، إلى فردينان دلسبس ليكتب مشروع القناة بمقتضاه صبغة قانونية . وكان دلسبس قد مهد لهذه الوثيقة بمذكرة قدمها للوالي ، في ١٥ نوفمبر نفسه ، أشار فيها إلى أن كل الأمم من صالحها فتح قناة السويس ويهملها الحياض الدقيق الحصين لهذا الممر (١) .

جاء هذا الامتياز عاما في نصوصه ، فقالت مادته الأولى :

« يؤلف مسيو فردينان دلسبس شركة ، نسند إليه إدارتها ، باسم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية ، لحفر برزخ السويس ، واستغلال طريق يخصص للملاحة العامة ، وإنشاء أو إصلاح المدخلين اللازمين ، واحد على البحر الأبيض المتوسط والآخر على البحر الأحمر ، وإقامة ميناء أو ميناءين » .

وقالت المادة السادسة :

« تكون رسوم المرور بقناة السويس ، التي توضع بالاتفاق بين الشركة ووالي مصر ويحصلها وكلاء الشركة ، متساوية دائماً لجميع الأمم ، دون أي تمييز خاص لصالح واحدة منها دون غيرها » (٢) .

(١) شارل رو Charles - Rouz ، L'Isthme et le Canal de Suez ،

الجزء الأول ، ص ٤٣٧ .

(٢) شارل رو ، المرجع السابق ، جزء ١ ، ص ٤٤٢ وما بعدها .

من هذه النصوص يتضح أن امتياز ١٨٥٤ لم يتعرض صراحة لحياة القناة المزمع حفرها ، أو تنظيمها دولياً ، غاية الأمر تضمنت تسمية « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » أن للمشروع صفة عالمية ، وينت المادة الأولى أن الطريق الذى ينشأ يكون مفتوحاً للملاحة العامة ، أى لجميع الأمم ، دون تحديد لنوع السفن ، تجارية أو حرية ، ودون تعيين لزمان السلم أو زمن الحرب ، ويستفاد من المادة السادسة أن سفن جميع الشعوب تعبر هذا الطريق على وجه المساواة التامة دون أى تمييز .

المبحث الثانى

امتياز ١٨٥٦

تبين أن امتياز ١٨٥٤ مبسّر يعوزه التحديد والايضاح ، ولهذا أعطى والى مصر إلى دلبس في ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، امتيازاً جديداً رتب الشروط الخاصة بالشركة التى ستؤلف لتنفيذ المشروع ، وتضمن أحكام امتياز ١٨٥٤ وحل محله إذ قالت المادة ٢٣ منه « لا يعمل بكل النصوص الواردة فى أمرنا الصادر فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ وغيرها ، مما يكون متعارضاً مع نصوص وبنود صك الالتزام الحالى الذى يكون وحده امتيازاً بما تضمنه » (١) .

وعن المساواة وحرية المرور نصت المواد ١٤ و ١٥ و ١٧ من هذا الامتياز على ما يأتى :

المادة ١٤ - « تعلن ، عنا وعن خلفائنا ، وبشرط تصديق صاحب الخلافة الامبراطورية السلطان ، أن تكون القناة البحرية الكبرى من السويس إلى بيلوز ، والموانى الخاصة بها ، مفتوحة على الدوام ، كمر محايد ، لكل سفينة

(١) شارل رو ، المرجع السابق ، جزء ١ ، ص ٤٢٧ وما بعدها .

تجارية تعبرها من بحر لآخر ، دون أى تمييز أو تخصيص أو تفضيل للأشخاص أو الجنسيات ، بشرط دفع الرسوم وتنفيذ اللوائح التى تضعها الشركة العالمية صاحبة الامتياز لاستخدام القناة المذكورة وملحقاتها .

المادة ١٥ — « تطبيقاً للمبدأ المقرر فى المادة السابقة ، لا يجوز للشركة العالمية صاحبة الامتياز ، بأى حال ، أن تعطى لأى سفينة أو شركة أو فرد ميزات أو فوائد لا تعطىها لسائر السفن والشركات والأفراد الآخرين بنفس الشروط . »

وصرحت المادة ١٧ للشركة ، التى تتمكن من القيام بالتزاماتها ، أن تحصل رسوم مرور ودلالة وغيرها ، بعدة شروط أولها أن « تجبى هذه الرسوم ، دون أى استثناء أو تفضيل ، على جميع السفن بشروط واحدة . »

ومن هذه النصوص يتضح أن الوالى أصدر تصريحاً من جانبه ، يرتبط به هو وورثته حكام مصر ، مع اشتراط الحصول على موافقة سلطان تركيا ، صاحب السيادة على مصر ، بأن تكون القناة التى تنشأ مفتوحة على الدوام لمرور السفن التجارية ، وأن يكون مرور هذه السفن على وجه المساواة التامة دون أى تمييز ، مع شرط بديهى هو أن تدفع هذه السفن الرسوم المقررة وتنفذ اللوائح والنظم التى تضعها شركة قناة السويس لاستخدام القناة وملحقاتها من موانى وأرصفة وأحواض وغيرها .

ونص على ألا يكون لشركة القناة الحق فى أن تعطى بعض السفن أو الشركات أو الأفراد ميزات لا تعطىها للآخرين بنفس الشروط والظروف . ونص على وجه الخصوص على المساواة فى الرسوم .

فكما يتعلق بالسفن التجارية : — كان غرض الوالى واضحاً ، إذ أعطيت السفن التجارية ، التابعة لجميع الأمم ، حرية مرور مطلقة فى جميع الأوقات . وقد يفيد عموم النص أن هذا الحق تتمتع به ، ولو نظرياً ، السفن التجارية التابعة للدول

التي تكون في حالة حرب مع مصر وتركيا ، أى أن حاكم مصر تنازل بإرادته عن بعض حقوقه التي يملكها ، مع السلطان ، بمقتضى حق السيادة ، فلا يباشر في « منطقة القناة » الحقوق الحربية المسلم له بها قانونا في مواجهة السفن التجارية المعادية^(١) .

وفما يتعلق بالسفن الحربية : — قد يفهم من الإشارة للسفن التجارية وحدها أن تمنع السفن الحربية جميعها ، وفي كل وقت ، من المرور ، خصوصاً وأن الفكرة التي تغلبت في ذاك العصر هي أن القناة يجب ألا تكون مفتوحة للسفن الحربية خوفاً من محاولات سدها أو ارتكاب أعمال الحرب في منطقتها . ولكن هذا المنع الضمني لا يحرم الحاكم الاقليمي من حق الإذن بمرور هذه السفن تطبيقاً للقواعد العامة في القانون الدولي^(٢) .

وتقرر المادة ١٤ أن القناة « تكون مفتوحة على الدوام كمر محايد » . فما هي القيمة القانونية لهذا التصريح بالحياد ؟ وهل الحاكم الوطني يملك أن يعلن من جانب واحد قاعدة ذات نطاق دولي ؟

الرأى الغالب أن التصريح الصادر من جانب والى مصر بأن القناة تعتبر ممراً محايداً لا ينشئ حياداً نافذاً في وجه جميع الدول الأعضاء في العائلة الدولية ، لسببين : — الأول أن سلطات الخديو ، فيما يختص بالعلاقات الدولية ، محدودة بسلطات السلطان ، ويعترف بهذا صراحة نص المادة ١٤ ، والثاني أنه حتى في حالة التصديق من جانب السلطان ، فإن هذا يعد تصريحاً من جانب واحد ، منح من دولة اشركة خاصة ، وليس معاهدة بين دولتين أو أكثر ، والحياد الدائم

(١) أحمد موسى ، *Essai sur le Canal de Suez-Droit et Politique* ،

ص ٥٢ .

(٢) فوشى *Traité de Droit International* ، Paul Fauchille

Public ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٢٩٩ .

لا يكون نافذاً بمقتضى تصريح من جانب دولة على منطقة من إقليمها لا تتمتع به وفق القانون الدولي العام ، لأن هذا يؤدي لتقييد الحقوق الحرية المسل بها للدول الأخرى ، ويجب حتى تقييد هذه الدول بهذا الحياد أن تكون قد تشاورت فيه وارتبطت به بمقتضى اتفاق بينها أو تكون قد قبلت ضمناً مثل هذا الاتفاق ، الذي يتم بصفة عامة بين عدد من الدول ، وأي دولة لم تربط نفسها بهذا صراحة أو ضمناً تكون غير ملزمة باحترام حياد أعلن من جانب واحد . وكل ما لهذا التصريح من أثر قانوني هو أنه قد يحتاج به في مواجهة شركة القناة والسلطة التي أصدرته ^(١) .

وهناك رأى يقول بأنه وإن لم يوجد اتفاق بين الدول فإن هناك ارتباطاً ضمناً ، وأن الإعلان الصادر من والى مصر يعد إعلاناً من السلطة المختصة ، وهذه الأخيرة وضعت بإرادتها الخاصة بعض قواعد تنفق والمبادئ العامة ، التزمت أن تتبعها وأرادت أن تجعل الدول الأخرى تحترمها ، وهذا التصريح رغم صدوره من جانب واحد يعد ملزماً ، ليس فقط في مواجهة الدولة التي وضعته بل أيضاً في مواجهة العائلة الدولية جميعها ، التي وضع حاكم مصر لمصلحتها نصاً تستفيد منه ، وأي دولة لها أن تشرع دولياً مادامت القواعد التي تضعها تطابق القانون الدولي المعترف به والمطبق في الوقت الذي توضع فيه هذه القواعد ، وأن الدول بقبولها هذه القواعد صراحة أو ضمناً تعتبر التدابير التي يضعها المشرع الوطني كأنها قانون وضعي مكتوب أو مكتسب بالعرف ، وفي الحالة المضادة عندما يكون عمل الدولة

(١) الفرد شراباتي Alfred Schiarabati ، De la condition juridique ،

du Canal de Suez avant et après la Grande Guerre ، ص ٥٣ .

هالبرج Hallberg ، The Suez Canal ، ص ٢٧٩ . ماكس باهون Max Bahon ،

Le libre usage du Canal de Suez et sa "Neutralité" ، ص ٥ .

أرنولد ولسون ، The Suez Canal ، ص ٨٩ .

صاحبة السيادة الذي صدر من جانب واحد غير متفق مع قواعد القانون الدولي المعمول به تظل الدول الأخرى في حل منه ، ويكون من واجبها رفض قبول انتهاك قانون المدنية ، فالدول التي اعتبرت إعلان حياد القناة في صك الامتياز قانونياً بمحض إرادتها ، وتستفيد منه وتعمده واجب الاحترام ، تكون قد احترمت قاعدة في القانون الدولي العام ، تلزمها كما تلزم السلطة التي وضعت أسسها أي مصر ، ولكن مثل هذا النظام لا يكون معمولاً به إلا في علاقاتها مع السلطة القائمة بالقاهرة ، ولا يحتاج به في مواجهة الدول الأخرى التي لم ترتبط به (١).

فكرة الارتباط الضمني هذه يبدو أنها ليست حقيقة مؤكدة في القانون الدولي . ولا يعني هذا أن الامتياز أعطى حقاً للشركة ولم يعط شيئاً للدول ، بل على العكس كسبت الدول حق استخدام القناة في مواجهة الحاكم الإقليمي ، إذ أن القناة أنشئت بصفة عالمية ، وإن كان إنشاؤها قد جاء نتيجة صك صدر من جانب واحد ويعتمد تنفيذه على إرادة من أصدره دون رقابة من جانب المستفيدين منها ودون وجود ضمانات عامة مادام هذا التنفيذ لم يكن نتيجة التزام متبادل (٢).

والذي نراه أن مدلول النص في هذه الناحية غامض ، ولا يمكن ترتيب نتيجة محددة عليه . ولوقلنا بفكرة أن الدول ارتبطت ضمناً بهذا الحياد الملحق في المادة ١٤ لما كان هناك حاجة للمحاولات التي بذلت لتقرير هذه القاعدة دولياً ، مع أن واقع الحال يتعارض وهذا الرأي تماماً ، كما سنرى ، ولوانفقنا كلية مع الرأي الآخر لكان في هذا بعض المجافاة للمنطق ، إذ كيف تلزم السلطان والوالى والشركة في مواجهة الدول دون أن تكون هذه الأخيرة ملزمة بشيء ، في حين أن قاعدة الحياد من طبيعتها إيجاد التزام متبادل ، ولورتبنا على هذا كما يقول أصحاب هذا الرأي أن السلطان والوالى والشركة غير ملزمين أيضاً باحترام هذا الحياد ، لكان في

(١) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ٥٣ .

(٢) فوشى ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣١٦ .

هذا تجريد النص من كل أثر قانوني . وعلى أى حال يمكن القول إن هذا التصريح يؤدي لاحترام القناة وحرية المرور بها في مواجهة السلطان والوالى والشركة والدول ، في حالة ما تكون تركيا غير مشتبكة في حرب ، ولكن في حالة العكس لا يكون للنص أثر في مواجهة هذه الدولة ولا في مواجهة أعدائها .

المبحث الثالث

اتفاق وفرمان ١٨٦٦

بعد صدور امتياز ١٨٥٦ كان من اللازم أن يصدق عليه السلطان ، صاحب السيادة على مصر ، وقد سعى دلبس لهذه الغاية ولكن السياسة الانجليزية ، التى عارضت المشروع من البداية وفشلت في حمل والى على رفضه ، سعت لدى السلطان ليرفض التصديق كلية . ولما لم تتمكن من ذلك رأت أنه لا أقل من أن تصعبه أملا في أن تتخلى الشركة عن الفكرة بعد أن تراها صعبة التحقيق . وقبل أن يعطى الباب العالى موافقته على الامتياز حاولت الحكومة العثمانية الوصول أولا لتنظيم مركز القناة دوليا . ففي ٧ ديسمبر سنة ١٨٥٩ وافقت على دعوة الدول لتنظيم هذه المسألة . وفي ٢٠ من نفس الشهر وجهت هذه الدعوة في شكل مذكرة قدمت بلندن وباريس ولمثل الدول بالآستانة . وطلب في هذه المذكرة عدة طلبات منها وضع ضمانات لتأمين الملاحة بالقناة على أساس المصالح الخاصة لتركيا والمصالح العامة لأوروبا^(١) .

وفي ٦ أبريل سنة ١٨٦٣ أبلغت الحكومة العثمانية سفيرها بلندن بريقة تقول فيها إن حياد القناة من المسائل التى يجب أن تحل قبل أن يعطى الباب العالى موافقته على إنشائها^(٢) .

(١) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ٤٧ .

(٢) مقال دافريل D'Avril عن 'Négociations Relatives au

'Canal de Suez' منشور في 'Revue D'Histoire Diplomatique'

السنة الثانية ، ١٨٨٨ ، ص ٢٢ .

وأعلن الباب العالي في ١٨ أغسطس سنة ١٨٦٣ ، تحت تأثير إنجلترا ، أنه يعلق موافقته على عدة شروط ، تعد تعديلات جوهرية ، وإذا لم توافق الشركة على هذه الشروط تقوم الحكومتان التركية والمصرية بتنفيذ المشروع . وكان أحد هذه الشروط يتطلب : « ضمانات كافية بأن القناة ستخصص للتجارة فقط ، بمعنى (١) ترتيب مواصفات خاصة في إنشاء القناة بمقتضاها لا تتمكن السفن الحربية الكبيرة من دخولها (٢) ضرورة الحصول على اتفاق دولي يقرر حياد الطريق المقبل ويقرر أنه يكون مفتوحاً فقط للبحرية التجارية » . وإن الطلب الثاني ، الذي يستلزم الحصول على اتفاق دولي ، سهل الإدراك ، ولكن الطلب الأول عسير ، إذ أن سعة السفن التجارية عظيمة لدرجة كبيرة كالسفن الحربية ، واستلزام إنشاء القناة بشكل يحرم السفن الحربية حرماناً طبعياً من استخدامها سيؤدي إلى قفلها من ناحية الواقع في وجه السفن التجارية نفسها ، أو على الأقل أغلبها (١) .

وبجانب السياسة المناوئة للمشروع تفاقمت الخلافات بين الشركة ووالى مصر على مسائل أغلبها مالية . وحلت هذه الخلافات نتيجة تحكيم نابليون الثالث امبراطور فرنسا ، الذى تدخل أيضا بنفوذه لدى الباب العالي حتى قبل الموافقة على الامتيازات التى أعطاها الوالى للشركة ، على أن يوضع اتفاق جديد يراعى جانب الحكومة المصرية أكثر مما سبقه ، وتنصب عليه موافقة السلطان . وتم هذا الاتفاق فعلاً في ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ بين الوالى ، اسماعيل باشا ، والشركة ، وكانت أغلب موادها خاصة بالمسائل المالية والعمال وقناة المياه العذبة ، وغيرها مما يتعلق بنظام الشركة .

وقد ورد في مقدمة هذا الاتفاق ذكر الموائيق التى كانت قائمة عند صدوره ومنها امتياز سنة ١٨٥٦ . ونص في المادة ١٧ منه على أن « كل الموائيق السابقة ،

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٠٣ .

من امتيازات واتفاقات ونظم ، تظل قائمة بكل نصوصها التي لا تتعارض مع الاتفاق الحالي « (١) . أى أن كل النصوص السابقة على هذا الاتفاق ، ولم تكن ألغيت قبله ، تظل قائمة ما دامت لا تتعارض مع نصوصه .

ونصت المادة ١٣ من هذا الاتفاق على ما يلى : —

« من المفهوم أن إقامة إدارات جمركية لا يجوز أن يكون عقبة فى سبيل الاعفاءات الجمركية التى يجب أن يتمتع بها المرور العام الذى يتم عبر القناة بواسطة سفن جميع الأمم دون أى تفرقة أو حرمان أو تفضيل لفرد أو جنسية . »

أكدت هذه المادة الصفة العالمية للقناة وتقديس المساواة بين سفن جميع الأمم . وأطلقت كلمة « السفن » دون تخصيص ، بما يفهم منه أن المرور العام مباح للسفن التجارية والسفن الحربية على السواء ، ولم يعد حق المرور قاصرا على السفن التجارية وحدها ، كما كان الحال فى امتياز سنة ١٨٥٦ . (٢) وفى غير هذه النقطة تظل مواد هذا الامتياز الخاصة بموضوعنا قائمة ولم يلغها اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ لعدم تعارضها مع نصوصه .

وراعى هذا الاتفاق أمن الملاحة بقوله فى المادة العاشرة إن احتلال مصر لأى جزء من الأراضى التابعة للقناة لا يجوز أن يعطل الملاحة . وأغفل ، كلامتيازات السابقة عليه ، ذكر وقت السلم ووقت الحرب ، بما يشير الشك حول نفاذ هذه النصوص فى وقت الحرب ، خصوصا الحرب التى تشترك فيها تركيا .

وفى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ صدر التصديق الرسمى من جانب السلطان (٣) .

(١) شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ١ ، ص ٣٩٤ وما بعدها .

(٢) هلدبراندو أكسيولى Hildebrando Accioly ، Traité de Droit ،

International Public جزء ٢ ، ص ١٤١ و ١٤٢ . فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ص ٣٠٩ .

(٣) مجموعة Concessions, Conventions, Statutes and Resolutions

of the Suez Canal Company, with the Sultan's Firman

١٨٨٣ ، وثيقة ١٤ ، ص ٤٤ . شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ١ ، ص ٤٩٠ .

فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٠٨ .

ونص في وثيقة التصديق على الموافقة على تنفيذ مشروع القناة بمقتضى الاتفاق الملحق به ، وهو اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، والمواثيق والاتفاقات المذكورة بهذا الاتفاق والتي تعد جزءاً لا يتجزأ منه .

وبموافقة السلطان ، صاحب السيادة على مصر ، حازت المواثيق التي انصب عليها التصديق جميع إجراءاتها الشكلية الرسمية .

الفصل الثاني

المبادئ العامة

درسنا في الفصل الأول الأحكام الواردة في صكوك الامتياز ، ولمسنا قصورها عن أن تعطينا حلاً كاملاً لمركز قناة السويس والمرور بها . ولما كان حفر برزخ السويس قد أوجد طريقاً بحرياً هاماً أفاد التجارة العالمية وكون عنصراً جديداً خطيراً في العلاقات الدولية ولم تكن الدول قد قررت له نظاماً خاصاً بعد ، كان من اللازم البحث عن حقيقة مركز هذا الطريق وموقعه بين قواعد القانون الدولي العام السائد ، والوصول لمعرفة : هل المبادئ العامة في هذا القانون تعطينا حلاً واضحة تبين حقيقة هذا المركز ، وتكفل سلامة القناة على الدوام ، ولومن الناحية النظرية ، وتجنبها أخطار الحرب أو احتكارها لمصلحة دولة بمفردها ؟ وهل في تاريخ القانون الدولي نظائر تهدي لحل هذه المشكلة ؟ وهل يمكن أن تطبق عليها بعض القواعد التي أقرتها الشعوب للالتزام بها في علاقاتها مع بعضها ؟ وإذا كان كذلك ، ماهي هذه القواعد ، وماهي الحقوق التي تعطيها والواجبات التي تفرضها ؟

كانت هذه المسائل محل خلاف كبير بين الفقهاء ، مرجعه أن قناة السويس

أدخلت حالة جديدة في القانون الدولي ، دون سابقة محددة يهتدى بها . ومن الفقهاء من رجع للحالات التي يربطها بالقناة بعض الشبه من حيث طبيعتها أو النظم الخاصة بها ، كالمضائق والموانئ والطرق الداخلية ، وطبق عليها النظام الذي يقرره القانون الدولي لواحدة من هذه ، ومنهم من أوجد لها مركزاً جديداً هو مزيج من عدة قواعد ، ومنهم من عجز عن إيجاد حل من المبادئ العامة ورأى ضرورة إيجاد اتفاق بين الدول لتنظيم هذه الحالة . وسنبحث كلا من هذه النظريات فيما يلي :

النظرية الأولى — القنوات الصناعية تشبه المضائق^(١) :

أولى الحالات التي يراها العقل قرينة الشبه بالقنوات حالة المضائق التي ربطت الطبيعة بها بحرين حرين دون تدخل الإنسان .

وقال البعض ، تأييداً لهذه الفكرة ، إن القاعدة الشهيرة التي وضعها جروتيوس وهي « حرية البحار mare liberum » تعتبر كافية لحل مشكلة القنوات ، إذ البحار ملك عام لجميع الشعوب ، والدولة التي تجعل مياه البحر تجري برضاها على جزء من إقليمها تكون قد قبلت صمناً إلحاق هذا الجزء بالبحر العام ويصبح حراً للجميع كما هي الحال في المضائق الطبيعية .

واستند آخرون مباشرة إلى مبدأ حرية المضائق ، الذي أقره الجميع ، ويقولون إن القنوات البحرية ، وهي مضائق حقيقية صناعية ، تعد كالمضائق الطبيعية من

(١) روسينيول Le Canal de Suez ، Rossignol ، ص ١٦١ و ١٦٢ و ٣٦٤ .
لورنس ، Essays on some disputed questions in modern International Law ، ص ٤٢ . يار Biard ، Le Canal Interocéanique et son régime juridique ، ص ١١٣ و ١٢٥ . فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ص ٣٠٩ .
كامان Camand ، Etude sur le régime juridique du Canal de Suez ، ص ١٦١ و ١٦٢ و ٦٣١ .
لاتور ، La Mer Territoriale ، ص ٨١ . دي فليكس ، L'indépendance de L'Egypte et le Régime International du Canal de Suez ، ص ١٠٠ .

ملحقات البحر ، ويجب أن تظل مثلها مفتوحة للمواصلات الدولية ، لأن المضائق التي توصل بحرين بحرين وتهم مصالح جميع الدول لا يمكن أن تصبح في ملكية دولة واحدة ، ويجب أن تبقى حرة لجميع السفن ، ولا تخرج عن ذلك القنوات الصناعية الموصلة بين البحار العامة . وقد تأثر الشراح ، الذين أقروا وجهة النظر هذه ، بكون هذه القنوات تؤدي جغرافياً نفس المهمة التي تؤديها المضائق الطبيعية ، وهي المرور بين بحرين ، وتشبهها من ناحية الطبيعة الظاهرة ، دون نظر لمنشأ كل . وقال هولاند إن مميزات قناة السويس هي مميزات مضيق ضيق واقع بأكمله في إقليم دولة واحدة ويربط بحرين بحرين ، وأن الصفة الصناعية للقناة ليس لها قيمة جوهرية ، وبمضي وقت طويل واستمرار القناة أداة للملاحة يصعب تمييزها عن مضيق طبيعي^(١) .

ويترب على هذه النظرية الموافقة على المرور البريء للسفن التجارية والسفن الحربية في وقت السلم . أما في وقت الحرب ، إذا كانت الدولة صاحبة الإقليم محاربة جاز لها منع أعدائها من المرور ويجوز مباشرة الحقوق الحربية داخل القناة ، وإذا كانت محايدة تظل القناة مفتوحة لمرور جميع السفن التجارية والحربية ، ولا يجوز ارتكاب أى عمل عدائى بداخلها إذ يعد هذا بمثابة اعتداء على حياد المياه الإقليمية لدولة محايدة .

والواقع أن هذه النظرية تتجاهل عدداً من الوقائع الهامة التي يجب مراعاتها عند بحث المركز القانوني للقناة ، ويكون التشبيه صحيحاً لو كان الأمر قاصراً على القول بأن القناة تربط جزءين من البحار العامة وتقع كلها في إقليم دولة واحدة ، ولكن هناك فرقاً جوهرياً بين القناة والمضيق يرجع لطبيعة كل ، إذ الأولى

(١) دعا هذا الفقيه في النهاية إلى ضرورة عقد اتفاقات خاصة بين الدول تنظم مركز القناة لصعوبة تحديد هذا المركز في الحالة الراهنة للقواعد القانونية العامة (دى فليكس ، المرجع السابق ، ص ١٥٥) .

مجرى صناعى أوجدته يد الانسان ، بعكس الثانى الذى هو جزء من الميراث الطبيعى للجنس البشرى ، ويظل التمتع بمزاياه عاما للجميع . ويترتب على هذا القارق نتيجة هامة هى أن الدولة التى تولت حفر القناة لها الحق فى فرض رسوم معقولة على المرور بها لتغطية مصاريف المشروع وتعويض أصحاب رؤوس الأموال التى ساهمت فيها ، ولو شبهنا القناة بمضيق لما كان هناك مبرر لهذه الرسوم لأن القواعد العامة فى القانون الدولى لا تقر فرض رسوم على مجرد المرور بالمضايق الطبيعية^(١) .

ولو قلنا بهذه النظرية لترتب عليها أن تفقد الدولة ملكيتها على الجزء الذى تعبره القناة ، لأن المضيق الطبيعى لا يدخل فى ملكية الدولة صاحبة شواطئه . وهذه نتيجة غريبة وغير عادلة إذ لا يفهم الانسان كيف نحرم دولة من ملكيتها وولايتها على جزء من إقليمها جزاء لما على قيامها ، لصالح الجنس البشرى ، بحفر قناة على هذا الجزء تروج التجارة وتسهل المواصلات ، دون أن تكون قد تنازلت هى برغبتها عن هذه الملكية والولاية . ولا يوجد تفسير معقول لأن يعتبر العمل الذى تنفذه دولة على إقليمها الخاص ، وليس عمل الطبيعة ، ملكا عاما للجميع .

النظرية الثانية — القناة جزء من إقليم الدولة وتشبه طريقا داخليا^(٢) :

الصفة الصناعية للقناة هى الحجة الأساسية التى تستند إليها هذه النظرية ، ويترتب عليها اعتبار القنوات داخلية فى نطاق ملك الدولة التى تجرى على أراضيها . ويقول أنصار هذا رأى إنه لو وجد بدل القناة طريق برى فانه يقع تحت

(١) يجوز أن تكون هناك بعض الرسوم التى تجب نظير خدمات تؤديها الدولة صاحبة السيادة على المضيق للسفن المارة .

(٢) لورنس ، عن بعض مسائل القانون الدولى ، ص ٤٩ . يار ، Le Canal Interocéanique ، ص ١١٧ . أبريبا ، Le Détroit de Magellan, Abribat ، ص ٢١٤ . أكسيولى ، فى القانون الدولى العام ، ص ١٤٠ . جودى ، Régime International de ، Godey ، la Mer Territoriale ، ص ٣٥ .

الإشراف الكامل للدولة صاحبة الإقليم ، ولا تتغير حقوق الدولة لو أبدلنا هذا الطريق بمخندق ملأناه بماء البحر . وقالوا بالألا يوجد شيء يحرم الدولة من حقوقها الكاملة على القناة ، كجزء من إقليمها ، إلا تنازلها بمحض رغبتها .

ويترب على هذه النظرية النتائج المنطقية التالية : —

(١) في وقت السلم تكون الدولة صاحبة القناة حرة في فتحها أو عدم فتحها للدول الأخرى ، ولها أن تفتحها في الظروف التي تناسبها فقط . (٢) في وقت الحرب إذا اشتبكت الدولة صاحبة القناة فيها ، تكون القناة داخلية في ميادين الحرب ويجوز حصرها وحتى تدميرها ، وإذا وقفت على الحياد فانه لا يجوز استخدام القناة لمرور المحاربين ، لأن مرور المحاربين غير جائز على الإقليم البري المحايد ، والقناة تعتبر ملحقة بهذا الإقليم تطبيقاً لهذه النظرية . (٣) للدولة صاحبة القناة أن تزيلها عندما تريد ، وهو نفس الحق الذي تملكه على أي طريق داخلي (١) . وهذه نتائج غير مقبولة ، خصوصاً بالنسبة للقنوات الكبرى ذات النفع العام ، لأنها تجافي كثيراً حرية المرور التي أصبحت مبدأ سلم به الجميع لصالح التبادل الدولي ، وتؤدي لخسارة كبيرة للمدنية لو استخدمت الدولة صاحبة القناة حقها في إزالتها .

النظرية الثالثة . — القناة تشبه الميناء (٢) :

يقول أنصار هذه النظرية إنه لتحديد مركز القناة ، وطبيعة ونطاق حقوق الدولة التي تجرى في إقليمها ، يجب الرجوع لحالة الخليجان والموانئ . ويقولون إن التشابه يبدو للنظر العابر غير دقيق ، لأن أوضح صفة للقناة هي استخدامها كوسيلة للمواصلات بين بحرين بعكس الميناء ، ولكن ليس لهذه الصفة في نظرهم أهمية من وجهة النظر القانونية ، ولا تتغير حقوق الدولة على إقليمها ، لأن العنصر

(١) يار ، Le Canal Interocéanique ، ص ١١٧ .

(٢) روسينيول ، عن قناة السويس ، ص ١٧١ . لاتور ، عن البحر الأقليمي ، ص ٩٦ .

الأساسى المشترك الذى يسمح بإيجاد تشابه بين الميناء والقناة هو أن مسطح القاع الذى تعلوه مياه كل ، يعد جزءاً متما لاقليم الدولة ، وداخلاً فى أملاكها ، وبما أن طبيعتهما واحدة فالمنطق يقضى بخضوعهما لنظم واحدة .

ويقولون إن تطبيقها يؤدى لتلاشى كثير من الصعوبات التى تترتب على النظريات الأخرى ، ففي وقت الحرب يكون للمحايدى الحق فى قبول سفن المحاربين فى موانئهم على ألا يستخدم المحاربون هذه الموانئ مركزاً ترابط به سفنهم وقواتهم أو تتخذها قاعدة للعمليات الحربية ، وبالمثل يكون لهم الحق فى السماح للمحاربين بالمرور من القناة بنفس الشروط ، على أن يتم هذا الاذن دون تفضيل أو استثناء تطبيقاً لشرط عدم التحيز ، ويكون للدولة التى تجرى القناة بأرضها حق ملكية وولاية عليها فتضع اللوائح اللازمة لها وتنفذها ، وتحصن منطقة القناة ، وتقفها إذا رأت ضرورة ذلك . وسلخوا بأنه إذا كانت هذه الدولة فى حالة حرب يكون للدولة المعادية حق إنزال قواتها داخل القناة وغزوها وحصرها أو حتى تدميرها ، وتقاديا لنتائج هذه الحالة قالوا بإيجاد معاهدة حياد تضمن سلامة القناة وبقائها مفتوحة .

هذه النظرية غير مقبولة لأن صفة المرور ليست ذات أهمية ثانوية كما يقولون ، بل هى الهدف الأساسى الذى يتحكم فى مركز القنوات بصفة عامة ، ولأن تشبيه القناة بالميناء يجعل مرور المحاربين خاضعاً لإرادة الدولة صاحبة الاقليم ، فلو كانت هذه مشبكة فى الحرب فإنها تحرم المرور على أعدائها ، ويكون لهؤلاء حق مهاجمة القناة وحتى تدميرها ، ولو كانت على الحياد يمكنها أيضاً منع المحاربين جميعهم من المرور لأن للدولة المحايدة أن تحرم عليهم جميعاً دخول موانئها ، وهو أمر غير مقبول حتى أن واضع النظرية أنفسهم قالوا فى النهاية بضرورة إيجاد اتفاق يضمن تقادى هذه النتائج .

النظرية الرابعة — للقنوات صفة مزدوجة :

هناك آراء تدور حول فكرة أن القنوات لا هي داخلية وملحقة بإقليم الدولة تماماً ، ولا هي دولية وملحقة بالبحار العامة تماماً .

وقال البعض إن القناة طريق بحري تابع لإقليم الدولة التي يمر بها ، وأن هذه الدولة قبلت تحميله بارتفاع مرور لصالح جميع الشعوب ، وهذا على الخصوص بالنسبة لقناة السويس ^(١) . ولا يعود هذا الرأي للمبادئ العامة بل يستمد تكييفه من الاتفاق أو العقد أو الامتياز الذي تقبله الدولة صاحبة الإقليم ، وقد تقره الدول الأخرى أيضاً ، لأنه لا يوجد في القواعد العامة ما يبيح تقرير حق ارتفاع على جزء من إقليم الدولة دون قبول من جانبها .

وقال دى بسمانت إن القناة تجمع بين صفتين متعارضتين في الظاهر ، إذ تعد ممراً داخلياً وطريقاً دولياً في نفس الوقت . ورتب على هذه الصفة المزدوجة أن الحرب التي لا تشترك فيها الدولة صاحبة الإقليم لا تؤثر على القناة ، باعتبارها طريقاً داخلياً ، وإذا اشتركت هذه الدولة في حرب لا تتأثر القناة بذلك أيضاً ، باعتبارها طريقاً دولياً ^(٢) . وهذا رأى غامض ومبتسر ، وقال صاحبه به اجتهاداً لضمان سلامة القناة في حالة الحروب ، ولكنه لا يقوم على أسس وحجج واضحة ^(٣) .

(١) كامان ، عن قناة السويس ، ص ١٠١ .

(٢) يار ، Le Canal Interocéanique ، ص ١٢٢ .

(٣) قال جورج سل أخيراً أن القنوات مداخل صناعية للبحار ، وتؤدي خدمة دولية عامة ، وتعد أصلاً جزءاً من المياه الداخلية وجزءاً من ملك الدولة التي تجري على أرضها ، ولكنها توضع أحياناً تحت نظام قانوني دولي لتحقيق الغرض المخصصة له وهو حرية الملاحة الدولية . وانتهى إلى الاعتراف بأن مركز القنوات غير واضح في المبادئ العامة للقانون الدولي . (جورج سل Droit International Public ، Georges Scelle ، باريس

سنة ١٩٤٤ ، ص ١٤٣) .

صعوبة إيجاد حل واضح :

استعرض لورنس وضع قناة السويس على هدى النظريات المختلفة ، وقال إنها لاتعد جزءاً من البحر كمضيق طبيعي ، ولاتعد في مركز طريق برى عادى أو طريق مائى واقع بأ كمله في إقليم دولة واحدة ، وبين أنه يتحكم في مركزها ، من ناحية الراقع ، عدد من الاعتبارات المتناقضة التى يؤدى الاهتمام ببعضها وإهمال الأخرى إلى الارتباك ، مع أهميتها جميعاً من الناحية القانونية ، وهى :

(١) قناة السويس بوغاز ضيق بين بحرين حرين (٢) تقع بأ كملها داخل إقليم دولة واحدة (٣) إنها مجرى صناعى (٤) ضيقة لدرجة تجعل استخدامها للأغراض الحربية سبباً يؤدى لقفلهما في وجه التجارة (٥) أنشئت وتدار بواسطة شركة تجارية ، بمقتضى امتياز صدر من الوالى وصدق عليه السلطان (٦) للشركة حق ، معترف به ، في فرض رسوم على السفن التى تستخدم القناة (٧) لهذه القناة صفة دولية ، لحد ما (٨) تدخلت الدول مراراً في أمرها ، كما حدث في عامى ١٨٧٣ و ١٨٨٢ (٩) السيادة على الإقليم الذى شقت عليه القناة يتمتع بها السلطان من الناحية القانونية ، ولكن من ناحية الواقع تباشر الحكومة البريطانية ، على هذا الطريق إشرافاً فعلياً يفوق ما يتمتع به أصحاب السيادة القانونية عليه ، خصوصاً بعد سنة ١٨٨٢ .

ويرى لورنس أن استعراض هذه النتائج التى تترتب على عدد من الأوجه المختلفة يؤدى لثلاث نظريات ، كل نظرية إذا وقتت وحدها تؤدى لنتيجة قانونية معينة ، فواحدة تؤدى إلى أن القناة تعد من الناحية القانونية كمضيق ضيق بين بحرين حرين ، وثانية تؤدى إلى أنها طريق مائى داخلى يخضع بالكلية لسلطة الدولة صاحبة الإقليم ، وثالثة تؤدى إلى أنها عمل دولى عام واقع تحت إشراف الدول الأوربية الكبرى ؛ وهذا وضع شاذ لانظيره ، ولم تكن هناك قبل الآن قناة أنشئت بهذا الشكل ، وكان لها مثل هذه الظروف . وانتهى إلى القول بأن

القانون الدولي لا يضع مجموعة من القواعد الواضحة لتنظيم مركز قناة السويس (١).
وهذه هي النتيجة الراجعة .

الفصل الثالث

آراء وجهود لتنظيم مركز القناة

ذكرنا في الفصل الأول المبادئ الرسمية التي وضعت لينفذ على أساسها مشروع القناة ، وبحسبنا النصوص التي وردت بها خاصة بحرية المرور من هذا الطريق ومبدأ المساواة في المعاملة ، ورأينا أن هذه النصوص قاصرة عن أن توجد أساساً له أثر قانوني تام بخصوص هذه المسائل ، وعلى الخصوص تقصر عن أن تربط الدول الأخرى وتلزمها باحترام حصانة القناة وحريتها ، أي لم تنظم مركزها دولياً . ودرسنا في الفصل الثاني المبادئ العامة والنظائر الموجودة في القانون الدولي ورأينا أنه يصعب على ضوءها تكييف حالة قناة السويس وإيجاد نظام معين يحكم مركزها . لهذا كله يلزم البحث عما يكون قد أبدى من آراء وما بذل من جهود لتلافي هذا القصور والوصول لهذا التنظيم الدولي . وأول ما يصادفنا في هذا الخصوص اقتراحات مترنخ ودلبس ، وآراء الهيئات العلمية ، والقرارات التي وضعتها بعض المؤتمرات ، على التفصيل الوارد في المباحث الآتية :

البحث الأول

اقتراحات مترنخ ودلبس

ظهر رأى مترنخ عام ١٨٣٨ ، عندما كانت فكرة القناة محل دراسة جدية

(١) لورنس ، Essays on some disputed questions in modern ،

International Law ، ص ٤٩ وما بعدها .

بعد عصر الحملة الفرنسية ، إذ استشاره محمد علي باشا ، والى مصر ، فى أحسن نظام يطبق على القناة ، فأشار هذا السياسى الأوروبى بضرورة تقرير حيادها بمعاهدة أوروبية ، وأن يكون معنى هذا الحياد أن تقفل فى وجه السفن الحربية والقوات العسكرية . ولما عقدت اتفاقية المضائق (البسفور والدردنيل) فى ١٣ يوليو سنة ١٨٤١ أشار باتخاذ هذه الاتفاقية مثالا يحتذى لأنها تحرم على السفن الحربية الأجنبية المرور من البواغيز^(١) .

وقدم مترنخ مثل هذه المشورة إلى دلبس سنة ١٨٥٥ . وفى سنة ١٨٥٦ اقترح هو نفسه على والى مصر أن يطلب من السلطان عقد مؤتمر دولى باستانبول لوضع اتفاق ينظم الحياد الدائم للمرور بقناة السويس ، تجنباً للصعوبات التى قد تنشأ فى المستقبل بخصوص هذا المرور^(٢) .

ولس دلبس من جانبه غموض مركز القناة وعدم كفاية نصوص الامتياز لضمان حريتها ، فحاول جاهداً أن يتلافى هذا القصور ، ولكنه رأى ، وقد كثرت الصعوبات أمامه ، ألا يلقى بالمشروع كله فى أحاسيل السياسة الدوالية وتمكين معارضيه من هدمه نتيجة تعليقه على إرادة الدول إذا قدم لها لتنظر مسألة حياده ، واكتفى مؤقتاً بالإشارة إلى هذا الحياد فى المادة ١٤ من امتياز ١٨٥٦ .^(٣)

ولم يغفل عن أن يترقب المناسبات المواتية ليصل إلى نص تتفق عليه الدول فى هذا الخصوص ، حتى كانت نهاية حرب القرم عام ١٨٥٦ وخروج فرنسا منها

(١) روسينول ، عن قناة السويس ، ص ١٧٦ . شراباتى ، عن المركز القانونى لقناة السويس ، ص ٥٤ .

راجت فكرة الحياد هذه فى فرنسا وطلب وزير خارجيتها أن ينص فى اتفاقية المضائق المذكورة على جعل طريق السويس مفتوحاً لتجارة جميع الأمم على السواء دون تمييز ، وأن يخلق فى وجه قوات جميع الدول ، فعارضت إنجلترا ذلك . (مجد طلعت حرب «قناة السويس» ص ١٩ و ٢٠ و ٢١) .

(٢) شراباتى ، عن المركز القانونى لقناة السويس ، ص ٥٥ . احمد موسى ، عن قناة السويس ،

ص ٤٥ . هالبرج ، عن قناة السويس ، ص ٢٧٩ .

(٣) روسينول ، عن قناة السويس ، ص ١٧٦ .

منتصرة ، وعقد مؤتمر باريس لوضع معاهدة السلام عقب هذه الحرب فطلب من الامبراطور نابليون الثالث أن يؤيد إدراج النص التالي بهذه المعاهدة : —

- « (١) تضمن الدول الموقعة حياد قناة السويس البحرية على الدوام .
(٢) لا يجوز مطلقا القبض على أى سفينة داخل القناة ، ولا على مسافة أقل من أربعة أميال بحرية من مدخلها على البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر .
(٣) لا يجوز أن ترابط قوة أجنبية على شواطئ القناة دون موافقة الحكومة المصرية » (١) .

وقد أخفقت هذه المحاولة نتيجة معارضة إنجلترا . وأعاد دلبس الكرة مرة أخرى بأن أرسل في ٣ مارس سنة ١٨٦٤ مذكرة إلى وزير خارجية فرنسا وضع بها مبادئ أولية لمعاهدة حياد تنفق عليها الدول ، وتختلف قليلا عما سبق اقترحه بمناسبة مؤتمر باريس سنة ١٨٥٦ ، وهذه المبادئ هي : —

- (١) إعلان الحياد التام للقناة وحرية المرور لجميع السفن التجارية في وقت السلم ووقت الحرب ، دون نظر لجنسيتها . (٢) منع السفن الحربية من المرور بالقناة إلا بتصريح خاص من الحكومة المصرية . (٣) منع السفن التي تعبر القناة من إنزال قوات بمنطقة برزخ السويس . (٤) منع الشركة من إقامة تحصينات على شواطئ القناة . (٢)

ويلاحظ أن دلبس يهدف أصلا لتقرير حياد القناة ، ولكنه أردف هذا بشيء من التفصيل في اقتراحه الثاني الذي فرق فيه في المعاملة بين السفن التجارية والسفن الحربية . وراعى في مقترحيه تخصيص بعض الأعمال بالمنع ، فطلب في الأول تحريم القبض على السفن داخل نطاق القناة ومنع مرابطة القوات

(١) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ص ٦ - روسينول ، عن قناة السويس ، ص ١٧٩ .

(٢) هالبرج ، عن قناة السويس ، ص ٢٨٠ . باهون ، المرجع السابق ، ص ٦ .
جند دلبس مثل هذا المعنى ، دون جدوى ، لدى الحكومة البريطانية أثناء حرب عام ١٨٧٧ بين تركيا وروسيا .

الأجنبية في هذا النطاق دون موافقة الحكومة المصرية ، وطلب في الثاني تحريم إنزال القوات ، وكان الأوفق أن ينص بصفة عامة ، توضيحاً للحياة ، على تحريم أعمال الحرب وكل الأعمال التي يقصد بها أو يكون من طبيعتها التهيئة للحرب . والبند الرابع من الاقتراح الثاني يعد غير ذي موضوع ، لأن الشركة لا تملك أصلاً إقامة تحصينات ، ولكن يظهر أن دلّسبس أراد بهذا البند أن يغري الدول بقبول اقتراحه بأن يبرهن لها أنه يهدف فقط للصالح العام لجميع الشعوب بدليل قبوله حرمان الشركة ، التي يرأسها ويعد صاحب مصلحة كبرى فيها ، من إقامة أية تحصينات على القناة .

المبحث الثاني

آراء الجهات العلمية

لما كانت قناة السويس قد أدخلت على القانون الدولي حالة جديدة ، ولم يكن هناك اتفاق بين الدول يقرر نظامها ، كان من الطبيعي أن يتعرض فقهاء القانون الدولي ومعاهده لبحث مشكلاتها ووضع الحلول اللازمة لتثبيت مركزها . وقد نبهت جمعية العلوم السياسية لحرية الملاحة بالقناة سنة ١٨٥٧ ، وتلتها بحوث وقرارات جمعية القانون الدولي في سنوات ١٨٧٧ و ١٨٧٨ و ١٨٧٩ ، وجمعية إصلاح وتقنين القانون الدولي عام ١٨٧٨ ، ثم عصبة السلام عام ١٨٨٢ . وأدلى بعض العلماء بأرائهم منفردين . وسنبحث فيما يلي كل هذه الآراء والمجهودات ، ونشير في النهاية لوجهة نظر بعض الساسة والعلماء الانجليز .

(١) تقرير جمعية العلوم الأدبية والسياسية :

جاء ضمن أعمال هذه الجمعية ، عام ١٨٥٧ ، تقرير عن الأشغال المتعلقة

بقناة السويس قيل فيه : —

« ان برزخ السويس نوع من الوادى يمتد من البحر الأبيض المتوسط للبحر الأحمر . وإن المسائل المترتبة عليه يجب أن تهتم كل أصدقاء التجارة والمدنية . وإذا كانت هناك حرية يجب أن يتفق عليها العالم فتلك هى حرية الانتقال . ويمتدح كثيراً فى أيامنا هذه مبدأ حرية المرور . وهذه هى المناسبة التى لا مثيل لها لوضع ذلك موضع العمل . فإذا أراد المرء حرية التبادل ، يجب قبل كل شيء تقرير حرية المواصلات فى كل الأماكن » . (١)

عرض هذا التقرير فى بدايته لطبيعة اقليم القناة وأهميته لصالح المدنية . وأشار بصفة عامة لمبدأ حرية المرور والمواصلات ، ونبه إلى ضرورة انتهاز فرصة دخول مشروع قناة السويس فى دور جدى وتقرير هذا المبدأ باتفاق دولى . ولم يتعرض التقرير للتفاصيل ، واقتصر فقط على توجيه الأنظار للموضوع .

(٢) أبحاث وقرارات جمعية القانون الدولى :

تنبهت هذه الجمعية لهذا الموضوع بمناسبة الحرب التى قامت عام ١٨٧٧ بين روسيا وتركيا ، فعينت فى اجتماعها بزوريخ فى ١٣ سبتمبر ١٨٧٧ لجنة لدراسة الوسائل التى تخرج قناة السويس من نطاق قانون الحرب ، وكلف أحد الأعضاء وهو ترافرز توس travers twiss بوضع تقرير وعرضه على اجتماع باريس فى سبتمبر ١٨٧٨ .

وضع توس تقريره ، وقرر فيه أنه يجب وضع معاهدة لحياد هذه القناة ينص فيها على أن تكون الملاحة بها حرة ومباحة فى كل وقت حتى لو كان الباب العالى فى حالة حرب ، مع حرمان أعدائه من المرور ، وأن تشمل المعاهدة نصوصاً تحرم ، فى حالة الحرب ، كل حصر أو قبض فى منطقة القناة ، وأن تمتد هذه الحصانة لمسافة بعد طرفى القناة ، لا تتجاوز فى مقدارها المسافة التى يقرر القانون

(١) لاتور ، عن البحر الاقليمي ، ص ٨٣ .

الدولى العام تتمتعها بالحياذ من شواطىء الدولة المحايدة . (١)
وقد انتقد البعض هذا التقرير على أساس أنه يحرم جميع السفن التابعة
لأعداء الباب العالى من المرور بالقناة ، وفى هذا تضيق كبير وإفراط فى مراعاة
جانب الدولة صاحبة السيادة فى أمور تساهلت هى نفسها فيها بمقتضى المواثيق
الصادرة منها والتى أنشئت القناة على أساسها ، خصوصاً بالنسبة للسفن التجارية (٢) .
وكان هذا النقد نفسه سبباً فى أنه لما عرض التقرير على الجمعية فى اجتماعها
بباريس فى ٤ سبتمبر سنة ١٨٧٨ رأى بلننتشلى Bluntschli علاج هذا العيب
بالنص على أنه فى حالة ما تكون مصر وتركيا نفسها فى حالة حرب أو حلفاء
لدولة محاربة ، يجب تأمين الملاحة للسفن التجارية حتى تلك التابعة للدولة
المعادية ، وتمنع من المرور السفن الحربية وسفن نقل القوات التابعة للعدو فقط .
ولما أجلت الجمعية الموضوع لاجتماع ١٨٧٩ تدخل دى مارتن de Martens
برأيه وقال بالرجوع لفكرة تقرير حياذ القناة باعتبارها الوسيلة الوحيدة العملية
لوقايتها ضد أعمال الحرب ، وعنى بالحياذ معنى أكثر دقة مما رآه توس ، فقال
إن الحياذ يجب أن يؤدى لتحريم القناة على السفن الحربية للدول المحاربة جميعها
فى وقت الحرب ، وأن يباح المرور للسفن الحربية فى وقت السلم ، وأن تطلق
حرية المرور فى الحرب والسلم للسفن التجارية جميعها حتى ما كان منها تابعا للعدو
فى وقت الحرب التى تشترك فيها الدولة صاحبة القناة (٣) .

وإذا كان اقتراح دى مارتن يبدو أعدل من اقتراح توس ، لأنه يؤدى
للمساواة فى المعاملة بين سفن الدولة صاحبة القناة وسفن أعدائها ، فمن السهل أن

(١) تقرير توس عن Neutralisation ou Protection Internationale
Annuaire de L'Institut de Droit International ، منشور فى مجلة
طبعة بروكسل سنة ١٩٢٨ ، ص ٣٠٨ وما بعدها .

(٢) كلان ، عن قناة السويس ، ص ١٠٦ .

(٣) روسينول ، عن قناة السويس ، ص ١٨٥ .

يلاحظ إنه غير مقبول من ناحية أن المنع المطلق لاستخدام المحار بين القناة في وقت الحرب بالنسبة للسفن الحربية يعتبر عاماً للدرجة المفرطة ، فيشمل أيضاً حالة ما تكون الدولة صاحبة القناة على الحياد دون أن توجد ضرورة في هذه الحالة تدعو لعدم السماح للمحاربين بالمرور .

وفي اجتماع الجمعية بيروكل عام ١٨٧٩ كانت كل هذه الآراء موضوع مناقشة بجاسة ٢ سبتمبر ، ورأى ارنتز Arntz أن تتولى القناة لجنة دواية ، وأن تخصص ، بشكل ما ، لمنفعة الصالح الدولي . وأيد نومان Naumann نظام الحياد الدقيق ، ولكن الفقهاء الانجليز عارضوا هذا النظام بشدة استناداً إلى الضرورات العملية (١) .

ثم انتهت الجمعية إلى وضع القرار الآتي :

« (١) من المصلحة العامة لجميع الشعوب أن تكون سلامة واستخدام قناة السويس للمواصلات بأنواعها محمية ، بقدر الإمكان ، بالقانون الدولي العام .
(٢) ولهذا الغرض من المرغوب فيه أن تتفاهم الدول فيما بينها لتصل ، بقدر الطاقة ، لتفادي كل إجراء يمكن أن تضاربه القناة أو ملحقاتها أو تعرضها للخطر حتى في حالة الحرب .

(٣) إذا سببت دولة ما ضرراً لأشغال الشركة العالمية لقناة السويس ، تلزم بقوة القانون ، أن تيجر الضرر الذي سببته ، في أقصر وقت ممكن ، وأن تعيد الحرية المطلقة للملاحة بالقناة » . (٢)

ويستنتج من البند الأول أن الجمعية ترى أنه ، تطبيقاً للقانون الدولي العام ،

(١) كان كل فقيه يتأثر في رأيه لحد كبير بالمصلحة الخاصة للدولة التي ينتميها ، فكان فقهاء الدول الاستعمارية كإنجلترا يعارضون كل نظام يضيق من حق دولهم في المرور .
(٢) كامان ، دراسة النظام القانوني لقناة السويس ، ص ١١٥ . فوشى ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٢٤ و ٣٢٥ .

لا توجد قواعد قانونية محددة تلزم الدول باحترام القناة التي حفرت بيرزخ السويس . ولتفادي ما يترتب على هذا من نتائج سلت ، في البند الثاني ، بضرورة إيجاد اتفاق لحماية القناة والحد من حقوق المحاربين حيالها . ولكن كيف وبأى إجراء ؟ لم يقل النص شيئاً ، ولم يبين عناصر الاتفاق المرغوب فيه .

والنص الوحيد المحدد الذي يشمل القرار هو البند الثالث الذي ينص على التزام الدول بجبر الضرر الذي تسببه المنشآت الشركة . ومع ذلك يبدو أن لا محل لهذا النص هنا ، لأن هذه المسألة لا تدخل في نطاق العلاقات الدولية العامة ، بل تقع بين دولة وشركة ، ومن ثم محلها أساساً القانون الخاص لا القانون الدولي العام^(١) . ومع أن هذه النصوص ليست إلا رأياً من هيئة علمية مجردة عن الصفة الرسمية إلا أن لها قيمة فقهية كبرى تستمدّها من أشخاص العلماء الذين وضعوها ، وكان لها بعض الفضل في لفت أنظار الدول الأوربية الكبرى للحاجة للتفاهم على صيانة حرية الملاحة بقناة السويس^(٢) .

(٣) رأى جمعية اصلاح وتقنين القانون الدولي :

تعرضت هذه الجمعية لمركز قناة السويس ، واستعرضت بعض الآراء في اجتماعها بفرنكفورت من ٢٠ إلى ٢٣ أغسطس سنة ١٨٧٨ ، ثم اتخذت القرار التالي :

« ترى الجمعية أنه يهيم تجارة العالم أجمع أن يتقرر باتفاق دولي أن تكون قناة السويس ، والمنشآت الأخرى المشابهة ، حرة ومفتوحة على الدوام ، وأن تكون بآمن من الهجمات العدائية في وقت الحرب »^(٣) .

(١) كلان ، المرجع السابق ، ص ١١٥ وما بعدها .

(٢) ابريا ، مضيق ماجلان ، ص ٢١٧ .

(٣) فوشى ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٢٣٥ . لاتور ، البحر

الإقليمي ، ص ٨٤ .

راعت هذه الجمعية بهذا القرار للمصالح التجارية لجميع الشعوب ، ورأت أن يوضع اتفاق دولي يقرر أقصى قدر من الحرية للقناة وسلامتها وقت الحرب ، وبهذا لم تنظر بعين الاعتبار للقيود التي تترتب على حق السيادة للدولة صاحبة القناة أو تفرضها مبادئ الحياد الدقيق .

(٤) قرار الرابطة الدولية للسلام :

تعرضت القناة للخطر واعتدت إنجلترا على سلامتها في صيف سنة ١٨٨٢ (١) . وترتب على هذا اهتمام الرأي العام في أوروبا بمرکزها ، ورأت الرابطة الدولية للسلام من واجبها أن تدلي برأيها في هذه المسألة فأصدرت في مؤتمرها الذي عقدته بجنيف في سبتمبر عام ١٨٨٢ قراراً قالت فيه بعد استعراض أهمية هذه القناة : « إن أي إتلاف لأشغال القناة ، ولو جزئياً ، وأقل عقبة لحرية واستمرار المواصلات بها ، يعد صدمة يتحمل وقعها مباشرة جميع الشعوب . وإن أي محاولة من أي شعب كان ليحتكر لنفسه على القناة أو توابعها حقاً يتمتع به وحده بالاحتلال أو الحماية أو الحراسة أو الاشراف ، يجب أن تعد اعتداء ضد الجنس البشري وعملاً نظيراً للقرصنة . ولهذا كله يحق لجميع الأمم وفي مقدمتها الأمم البحرية ، ويجب عليها ، أن تتعاون بصفة مشتركة لاتخاذ الاجراءات التي تحقق للجميع التمتع في طمأنينة مطلقة بالقناة وتوابعها ، بمقتضى اتفاق مشترك . ولما كان المؤتمر الذي عقد أخيراً في ترابيا (٢) من إنجلترا وألمانيا والنمسا وفرنسا وإيطاليا وروسيا وتركيا ، قد اعترف وحكم بصفة إجماعية بهذا الواجب وهذا الحق كبداً ، ولما كانت حرية وطمأنينة القناة وملاحقاتها لا تتحقق إلا بحيادها المطلق ، ولما كان إتمام مشروع هذا الحياد يتعلق بالدول الأوربية ، ويعد حياد القناة ناقصاً

(١) سندرس أحداث هذا العام في الفصل الرابع .

(٢) في ضواحي الاستانة . وسندرس ما يتعلق بالقناة من أعمال هذا المؤتمر في البحث التالي .

إذا كانت الصعوبات التي تترتب على تنفيذه تعالج بطرق لا تستند إلى نفوذ دولي ،
لهذه الأسباب كلها تقر الرابطة أن حياد قناة السويس وملحقاتها يعتبر داخل في
نطاق القانون الدولي العام ، وأن تحقيق هذا الحياد حق لكل الشعوب المتمدينة
وواجب عليها . (١)

وقد استنتج أحد الشراح من قرار رابطة السلام أن عناصر الحياد التي تلزم
هذا الطريق هي :

« عن القناة ، يجب أن تكون حرية المرور مكفولة في كل وقت وفي كل
ظرف ، برسوم والتزامات وشروط واحدة لجميع السفن ، تجارية وحرية ، مهما
كانت جنسيتها ، وأن تلتزم هذه السفن أن لا ترتكب داخل مياه القناة أو
ملحقاتها أي عمل حربي مباشر أو غير مباشر ، وأن لا تنزل على أي نقطة
تشمها الملحقات المذكورة ، جنداً أو سلاحاً أو عتاداً حربياً . »

وعن ملحقات القناة ، كالشاطيء نفسه والمدن والموانئ والمكاتب ومسالك
المياه العذبة التي تتفرع من النيل ، يجب أن تكون في كل وقت بآمن من أي
احتلال أو اعتداء أو إنلاف أو تغيير أو تعطيل من أي نوع (٢) .

ويلاحظ أن الآراء التي دعت إليها رابطة السلام أوضحت ضرورة تقرير
حياد القناة وحل الصعوبات التي تنشأ عن هذا الحياد عن طريق التدخل الدولي
الذي ينتهي إلى وضع اتفاق عام ينظم كل هذه الأمور . وكانت الرابطة في قرارها
متأثرة بمسلك إنجلترا المنتقد حيال القناة عام ١٨٧٢ (٣) .

(٥) آراء بعض العلماء :

اهتم الشراح منفردين بمشكلة القناة كما اهتمت بها الجمعيات العلمية . وورد

(١) دي فليكس ، عن استقلال مصر ونظام قناة السويس ، ص ٩٩ وما بعدها .

(٢) دي فليكس ، المرجع السابق ، ص ١١١ .

(٣) كامان ، دراسة نظام قناة السويس ، ص ١٣٤ . دي فليكس ، المرجع السابق ، ص ٩٩ .

البعض ما سبق أبدوه في أبحاث جمعية القانون الدولي ، وأضافوا عليها جديدا تبعا لما جد من ظروف أخصها أحداث عام ١٨٨٢ . ومن هؤلاء ترافرز توس الذي نادى في تلك السنة بوجوب دعوة ممثلي الدول للاجتماع في شكل مؤتمر يقرر « أن الحرية الكاملة للمرور بالقناة يجب أن تحترم على الدوام بواسطة المحاربين ، وتلتزم حكومات الدول الواقعة أن تحيط الدول التي لم تشترك في المؤتمر علما بهذا القرار وتدعوها للموافقة عليه » . (١)

وقال دي مارتن في سنة ١٨٨٢ إن الأهمية الدولية لقناة السويس لا تجيز لأى دولة احتكارها لقائدها الخاصة ، ولا أن تكون صفتها الدولية محل اعتراض . (٢)

وبين هذا الشارح أنه إذا كان من المرغوب فيه إعلان قناة السويس محايدة حيادا دائما وقت السلم ووقت الحرب فان بعض الدول ، كإنجلترا ، لن تقبل هذا الحياد لأنه يمنع استخدام القناة وقت الحرب ، وهذا ضد مصالحها ، ولهذا اقترح حلا وسطا يوفق بين مصالح الجميع وهو إعلان الحياد الدائم لمصر ، لأن مصير القناة مرتبط بمصيرها ، وأن ينظم هذا الحياد بمقتضى اتفاق دولي حتى لا يترك أمرها لاحتكار دولة أو دولتين ، وأن تضمن الدول حصانة مصر وحرية الملاحة بالقناة ضد أى اعتداء . وبين أن هذا الحياد لا ينتج أثره إلا إذا كانت مصر مستقلة تماما عن تركيا حتى لا تتبع مصير هذه الدولة صاحبة السيادة عليها وتعرض لأخطار عديدة ، إذ كل حرب تشترك فيها الدولة العثمانية تدخل مصر

(١) مقال توس عن :

De La Sécurité de la navigation dans le Canal de Suez.

منشور بمجلة :

Revue de Droit International et de Legislation Comparé

بروكسل سنة ١٨٨٢ ، جزء ١٤ ، ص ٥٨٢ .

(٢) لانور ، البحر الاقليمي ، ص ٨٥ .

والقناة في نطاقها حتما ويسوغ للدولة المعادية مهاجمتها . (١)

وقال جوزيف لاتور أنه يجب أن يطبق على قناة السويس نظام الموانئ المحايدة مع إضافة نصوص مكملة لضمان الحرية المطلقة للمرور ، وأن تقرر لهذا الغرض مراقبة توكل لهيئة دولية دائمة أو لحكومة مصر والشركة أو لمثل الدول بالقاهرة . (٢)

وأبدى لورنس رأيا جديدا ، كحل يكفل تفادي الاعتراضات التي تهدم الحلول الأخرى ، مضمونه إنشاء دولة بمنطقة القناة تمتد بطولها ولسافة معينة من جانبيها ، وتكون ذات مركز شبيه بمركز بلجيكا ، وتتمتع بالسيادة على منطقة القناة ، وتوكل لها إدارة المرور والاشراف عليه ، وتقدم عهدا كبلجيكا ، بعدم الالتجاء لأعمال الحرب إلا في حالة الدفاع عن نفسها ، وتلتزم الدول الكبرى بالامتناع عن مهاجمتها ، وتضمن سلامتها من الأعداء الخارجيين ، بشرط ألا تعرقل هذه الدولة حرية الملاحة بالقناة ، وتتكفل بحفظ الطريق المائي في حالة جيدة ، ويصرح لها بجباية رسوم يتفق عليها ، وتنص معاهدة الضمان على أن تكون القناة وتخومها مفتوحة لمرور جميع السفن في كل الأوقات . (٣)

ويعترف لورنس نفسه بأن هناك صعوبات طبيعية وسياسية تكثف هذا الحل ، أهمها ما ينشأ عن مسألة حدود هذه الدولة ، ومعين المياه العذبة ، والمعارضة التي سيلقاها من جانب الخديو والسلطان وشركة القناة ، لأن فيه إهدارا للحقوق المسلم بها من الجميع لهذه الجهات . ولهذا يتبين أن هذا حل منتقد وعسير التحقيق .

(١) مارتن La Question Egyptienne et Le Droit International ،

س ٤٣ .

(٢) لاتور ، البحر الاقليمي ، ص ٨٧ .

(٣) لورنس :

Essay. on some disputed puestions in modern International

Law ، ص ٦٩ وما بعدها .

(٦) رأى بعض الساسة والعلماء الانجليز :

اتجه هؤلاء في مناقشتهم لمشكلة القناة اتجاهاً سياسياً أساسه مصلحة إنجلترا وحدها بصرف النظر عن المبادئ القانونية أو الصالح الدولي ، وكانت محور اهتمامهم ضمان مركز قوى لانجلترا بمصر حتى تتمكن من بسط نفوذها على قناة السويس وضمانها أداة لخدمة المصالح البريطانية .

وقد بدأ هذا الاتجاه عقب افتتاح القناة ، ففي إحدى جلسات مجلس العموم في أغسطس عام ١٨٧٠ نبه أحد الأعضاء إلى أهمية قناة السويس بالنسبة لاتصال بريطانيا بالهند وضرورة المطالبة بوضع اتفاق أوربي ينظم مركزها وتكون نتيجته صيانة مصالح بريطانيا فيها ؛ وشاركته الحكومة البريطانية هذا الرأي (١) .

وفي ٢ مايو عام ١٨٧٧ صرحت الحكومة الانجليزية أمام مجلس العموم انه إذا كان اصطلاح الحياد معناه منع السفن الحربية التابعة لجميع الأمم من المرور بقناة السويس في وقت الحرب ، فان بريطانيا لا تقر هذا الحل الذي يحرمها ، في حالة اشتباكها في حرب ، من إرسال قواتها للهند (٢) .

وتصدى دايى ، وهو من فقهاء القانون الدولي ، لهذه المشكلة من زاوية الصالح الخاص لدولته بريطانيا ، فلم يقر فكرة الحياد ولا حتى وضع اتفاق بين الدول ينظم هذه المسألة لعدم ثقته في أن تضمن هذه الاتفاقات المصالح البريطانية . وقال بأن الحياد ، على أى وجه ، لا يضمن حرية اتصال إنجلترا بأمبراطوريتها في الهند ، وأنه لما كانت القناة وسيلة هذا الاتصال ، وحتى تتمكن بريطانيا من

(١) فوزان بك Le Canal de Suez ، Voisin Bey ، جزء ٣ ، ص ١٥٩ .

باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٤ .

نادت الصحف البريطانية بمثل هذا الرأي بمناسبة توقيع معاهدة لندن الخاصة بالدرديل والبسفور في ١٣ مارس ١٨٧١ (فوزان بك ، المرجع السابق ، جزء ٣ ، ص ١٦٣ و ١٦٨ و ١٧٠) .

(٢) فوزان بك ، عن قناة السويس ، جزء ٣ ، ص ١٧٠ . يار ، Le Canal

Interocéanique ، ص ١٢٣ .

الإشراف على هذا الطريق ، فقد نادى بضرورة وضع يدها على برزخ السويس واحتلال مصر ، وأن يظل هذا الغرض أساس السياسة البريطانية في المستقبل (١) . وهذا رأى واضح الفساد إذ لا ينظر بعين الاعتبار للصالح الدولي العام وفيه أهدار خطير لحقوق الدولة صاحبة القناة .

المبحث الثالث

مركز القناة في بعض المؤتمرات والاتفاقات

أثيرت مسألة حياد القناة في بعض المؤتمرات التي عقدت للنظر في مسائلها أو في غيرها من المسائل الدولية . وتصدت لهذه المشكلة المؤتمرات التي عقدت بالقاهرة والاسكندرية في سنوات ١٨٦٩ و ١٨٧٣ و ١٨٨٢ ، وكذلك مشروع الاتفاق الانجليزي التركي سنة ١٨٨٧ ، على التفصيل الآتي :

(١) المؤتمر التجاري عام ١٨٦٩ :

في نوفمبر عام ١٨٦٩ عقد بالقاهرة مؤتمر دولي تجاري من ممثلي الدول الأوروبية الكبرى . وفي جلسته الأخيرة في ١٢ نوفمبر صاغ أبحاثه في عدة مواد ، أفصحت الأولى منها عن رغبة الدول في أن تعفى الحكومة المصرية كل تجارة تمر بالقناة من رسوم المرور ، وقالت المادة الثانية « من المرغوب فيه أن تعترف جميع الدول بحياد القناة وتضمنه » . (٢)

وهذه مجرد رغبة أبدتها هذا المؤتمر قبيل افتتاح القناة ، وفيها تنبيه للدول

(١) هالبرج ، عن قناة السويس ص ٣١٤ .

(٢) مقال رولان جاكين Rolin-Jacquemyns عن "Développements Récents des Communications Internationales et Leurs Conséquences pour le Droit des Gens" منشور في Revue de Droit International et de Legislation Comparée ، المجموعة ٢ ، عام ١٨٧٠ ، ص ٣١٦ و ٣١٧ .

الكبرى ، دون الدخول في التفاصيل .

(٢) مؤتمر الآستانة عام ١٨٧٣ :

عقد هذا المؤتمر للنظر في مسألة رسوم المرور بالقناة والخلاف الذي ثار بخصوصها بين الشركة وأرباب السفن (١) ، وتعرض في مناقشاته من ٦ إلى ١٨ ديسمبر ١٨٧٣ لمسألة حرية المرور وأصدر تصريحاً يقرر فيه « أن تكون الملاحة بقناة السويس عامة للسفن التجارية والسفن الحربية وسفن نقل القوات » . (٢)

ويخالف هذا التصريح ما كانت تقضى به المادة ١٤ من امتياز ١٨٥٦ من فتح المرور للسفن التجارية وحدها ، إذ قرر أن حرية المرور تمتد للسفن الحربية والسفن التي تستخدم لنقل القوات . وجاء عاماً ، بما يفهم منه ، على عكس فكرة الحياد حسب التفسير السابق لها ، أن سفن المحاربين تتمتع بحق المرور .

ويرى بعض الفقهاء ، على العكس ، أن نص التصريح لا يتضمن الاذن بحرية المرور للمحاربين . (٣) ولو كان الأمر كما رأوا لما قبلته بريطانيا .

ويلاحظ أن هذا التصريح وإن كان عاماً لا يكفي لحل الاشكال في حالة الحرب التي تكون الدولة العثمانية طرفاً فيها ، ولم يسلب عدوها حقوقه الحربية على أقاليمها ، ومنها طبعاً قناة السويس . ولا يمكن القول أن هذا القرار يتضمن الحرية الكاملة للملاحة بالقناة ، ولا أنه نظم مركزها تنظيمياً تاماً وضمن سلامتها من كل الوجوه ، وإن كان يعد سنداً لا بأس به للمرور بهذا الطريق إذ وضعه ممثلو جميع الدول البحرية تقريباً .

(١) حضره ممثلو ألمانيا والنمسا وبلجيكا وأسبانيا وفرنسا وبريطانيا واليونان وإيطاليا والأراضي المنخفضة (هولندا) وروسيا والسويد وتركيا .

(٢) روسينيول ، عن قناة السويس ، ص ١٨٢ .

(٣) أ كسيولي ، القانون الدولي العام ، ص ١٤٢ .

(٣) مؤتمر الأستانة عام ١٨٨٢ :

اضطربت الأحوال بمصر عام ١٨٨٢ ولاح أن بعض الدول الكبرى ، خصوصاً بريطانيا ، ستتدخل في الأمر وأن الجيش المصري يستعد لدفع هذا التدخل ، وخيف أن تتعرض القناة للخطر في غمرة هذه الأحداث ؛ فدعيت الدول لعقد مؤتمر للنظر في هذه المشكلة . وعقد هذا المؤتمر فعلاً بالأستانة في ٢٣ يونيه ١٨٨٢ (١) ، ووجه عنايته لمنع التدخل المنفرد في مصر من جانب أية دولة ؛ وأقر في ٢٧ يونيه ميثاقاً ينص على أن تمتنع جميع الدول ، أثناء انعقاد المؤتمر ، عن أي تدخل فردي في مصر إلا في حالة الضرورة القصوى . وقبل هذا التحفظ الخاص بحالة الضرورة بناء على طلب مندوب بريطانيا .

وفي ١٤ أغسطس أصدر المؤتمر قراراً يشير فيه إلى أن تشكل الدول هيئة بحرية للمراقبة تتولى وضع التدابير اللازمة للمحافظة على سلامة القناة . واشترطت الحكومة البريطانية لقبول هذا القرار أن يكون في إمكانها دائماً ، في حالة الضرورة ، أن تنزل قواتها وتستولى على أي نقطة ترى فائدتها في خط القناة .

ولم يدخل هذا القرار دور التنفيذ وانفض المؤتمر دون نتيجة بعد أن تم للانجليز احتلال مصر فعلاً وحل الاشكال وفق رغباتهم . (٢)

(٤) مشروع الاتفاق الانجليزي التركي عام ١٨٨٢ :

بعد أن احتلت إنجلترا مصر عام ١٨٨٢ نبقت فكرة البحث عن طريقة لاجلاء القوات البريطانية عن هذا القطر . وتولى الباب العالي من جانبه مباحثة

(١) حضره ممثلو ألمانيا والنمسا وفرنسا وبريطانيا وإيطاليا وروسيا ، واشتركت فيه تركيا من ٢٠ يولية التالي .

(٢) فوشى ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣١٩ . كامان ، دراسة نظام قناة السويس ، ص ١٢٤ .

انجلترا في ذلك ، وجرت المفاوضات فعلا بين الحكومتين بالآستانة عام ١٨٧٧ ، ووضع مشروع اتفاق يقوم على أساس جلاء القوات البريطانية عن مصر في مدى ثلاث سنوات ، على أن يكون لانجلترا الحق في إعادة قواتها لهذا الإقليم في حالة الاضطرابات الداخلية أو الأخطار الخارجية . ونص في المادة الثالثة من هذا الاتفاق على حياد قناة السويس وحرية المرور بها لجميع الدول في وقت السلم ووقت الحرب .

وقد عارضت الدول الكبرى ، خصوصا فرنسا وروسيا ، هذا المشروع لأنه يعطى إنجلترا وحدها حقا استثنائيا في إعادة قواتها لمصر . ولهذا أحجم الباب العالي عن التصديق النهائي على الاتفاق وفشل المشروع .^(١)

الفصل الرابع

الواقع

درسنا في الفصل الأول مواد الامتياز التي تتصل بمركز القناة وحق المرور بها . وفي الفصل الثاني تحريتنا القواعد الواردة في القانون الدولي ، والتي قد تحل المشاكل التي ترتبت على ظهور قناة السويس في حيز الوجود . ورأينا في الفصل الثالث المجهودات التي بذلت لتأمين مركز القناة دولياً وسد الفراغ الذي تركته النصوص الواردة في عقود الامتياز .

(١) فوشي ، قسم ٣ من جزء ١ ، ص ٣٢١ و ٣٢٢ و ٣٢٣ . شارل رو ، عن برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ١١٥ . لاتور ، البحر الاقليمي ، ص ١٠٧ . دي فريسينيه La Question D'Egypte ، De Freycinet ، ص ٣٦٧ . شراباتي ، عن قناة السويس ، ص ٧١ . هالبرج ، عن قناة السويس ، ص ٢٨٩ و ٢٩٠ .

هذا هو الجانب النظري في الفترة السابقة على صدور معاهدة ١٨٨٨ . فما هو الجانب العملي في تلك المرحلة ؟ وكيف سارت الأمور واقعا ؟
للإجابة على هذا نقول أن الفترة الواقعة بين افتتاح القناة سنة ١٨٦٩ وصدور معاهدة ١٨٨٨ كانت أغلبها أيام سلم ، وهذه تسير فيها الأمور عادة بشكل طبيعي ويسود التساهل رعاية للصالح العام لسائر الأمم ، وهوماتم بالنسبة لقناة السويس إذ سمحت مصر منذ افتتاحها بمرور جميع السفن ، تجارية وحرية ، مهما كانت جنسيتها ، ودون أى قيد مادامت هذه السفن تنفذ لوائح الشركة وتدفع الرسوم المقررة (١) .

ولم تخل هذه الفترة من حالات حرب أو شبه حرب . وفي مثل هذه الحالات غير العادية تثار عادة مسائل دقيقة خاصة بمدخل البحار العامة وحرية المرور بها ، خصوصا بالنسبة لسفن الحارين . ومن الحروب وأشباهاها التي تخللت هذه الفترة ، وكان لها أثر على مركز قناة السويس ، حرب السبعين بين فرنسا وألمانيا عام ١٨٧٠ ، وحرب سنة ١٨٧٧ بين تركيا وروسيا ، وحوادث سنة ١٨٨٢ بين مصر وبريطانيا ، على التفصيل الآتي :

(١) حرب سنة ١٨٧٠ :

كانت حرب السبعين بين فرنسا وألمانيا أول تجربة غير عادية صادفتها قناة السويس . وكانت تركيا ، وهي الدولة صاحبة السيادة على مصر ، على الحياد أثناء هذه الحرب . وسمح للدولتين المتحاربتين باستخدام القناة لمرور

(١) فوشى ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٠٩ . أثبتت في هذه الفترة بعض مسائل مالية غالبا ، وترتبط بصفة غير مباشرة بمركز قناة السويس ، وكانت نتيجتها هوية مركز إنجلترا بالنسبة لهذه القناة وشركتها ، وأهم هذا المسائل شراء بريطانيا لأسهم الخديو سنة ١٨٧٥ . (لبساج L'Achat des Actions de Suez ، Lessage) ص ٨١ وما بعدها .

سفنهما جميعها^(١) . واحترمت هذه السفن مركز القناة بدقة^(٢) .

واعتبر سماح مصر وتركيا للسفن الحربية التابعة للمحاربين بالمرور سابقة هامة تفيد أنه في حالة الحرب التي لا تشترك فيها تركيا يكون لجميع السفن التابعة للمحاربين أن تمر بالقناة دون عائق ، بشرط عدم ارتكاب أعمال عدائية بداخلها . ولكن هذا الاستنتاج لا يمتد لحالة الحرب التي تشترك فيها تركيا .

(٢) حرب سنة ١٨٧٧ :

في ٢٤ ابريل ١٨٧٧ قامت الحرب بين تركيا وروسيا . وبهذا تعرضت قناة السويس لتجربة دقيقة بعد أن صارت الدولة صاحبة السيادة عليها في حالة حرب ، وأصبحت القناة ومصر داخل نطاق الأقاليم المعادية لروسيا ، والتي يحق لهذه الأخيرة أن تهاجمها وتستخدم حيالها كل ما تجيزه لها قوانين الحرب . ولا توجد قاعدة تلزم روسيا بالتنازل عن هذا الحق الذي تخوله لها القواعد العامة في القانون الدولي ، أو تمنع الباب العالي والحكومة المصرية من مباشرة حقوقهما على منطقة القناة كجزء من أقاليمهما . وخيف كثيراً أن تمارس روسيا حقوقها الحربية على القناة بالاعتداء على سلامتها ، بالحصر أو التدمير أو تعطيل المرور بأي شكل ، خصوصاً وقد قدمت مصر معونة فعلية للباب العالي في صراعه ضد روسيا . وخيف أيضاً أن تسخر تركيا قناة السويس لخدمة أغراضها الحربية .

(١) كان احتمال حضور سفن محاربة مصحوبة بغنيمة محل تبادل وجهات النظر بين حكومات القاهرة والأستانة وباريس . وكانت حكومة الباب العالي قد أسدرت للحكومة المصرية أمراً مدنياً باعتقال كل سفينة تخضر ومعها غنيمة بقصد عبور القناة . وعارضت فرنسا هذا الرأي . وهذا الاشكال النظري لم يقع عملياً . (الملف ١٩/١١ الخاص بقناة السويس بمحفوظات قصر عابدين) .
(٢) روسينيول ، عن قناة السويس ، ص ١٨٠ . شراياني ، عن قناة السويس ، ص ٥٦ .
بالت احدى السفن الحربية الألمانية في خلع صفتها المحاربة بمجرد دخولها مياه القناة إذ حيث يبحر التماسح ، داخل نطاق القناة ، سفينة حربية فرنسية كانت تحتفل بعيد امبراطور فرنسا .
(باهون ، عن حربه استخدام قناة السويس ، ص ٧) .

وكانت إنجلترا ، التي وقعت على الحياد في هذه الحرب ، صاحبة المصلحة الكبرى في سلامة القناة ، فأتخذت تدابير إيجابية لدى المتحاربين كان لها أثر فعال في صيانة القناة ، إذ وجهت في ٦ مايو ١٨٧٧ رسالة إلى روسيا تقول فيها : « ان كل محاولة لحصر القناة أو تخومها ، أو تعطيلها بأي شكل ، تعتبرها الحكومة البريطانية تهديدا للهند وإضرارا جسيما بتجارة العالم . ولهذين الاعتبارين ترى حكومة صاحبة الجلالة أن كل عمل من هذا القبيل يكون متعارضا مع احتفاظها بموقف الحياد السليبي ، وترجو ألا تكون إحدى الدولتين المتحاربتين راغبة في ارتكاب مثل هذا العمل . »

وردت روسيا في ١٨ مايو ١٨٧٧ على هذه الرسالة بالآتي : « لا ترغب الحكومة الامبراطورية (الروسية) أبدا في حصر أو تعطيل أو تهديد الملاحة بقناة السويس . وأنها تعتبر هذه القناة عملا دوليا يهم تجارة العالم ، ويجب أن تبقى بعيدة عن أي اعتداء . » (١)

ويلاحظ أن موقفى إنجلترا وروسيا املت هما اعتبارات سياسية بحثة تستند للمصالح الخاصة لكل منهما دون أن تكان على قواعد قانونية قائمة ، لأنه ليس هناك ما يمنع روسيا قانونا ، كما يننا ، من أن تعتبر منطقة القناة ميدان حرب إذ هي جزء من الدولة العثمانية التي تقف منها موقف العداء ، ولكنها أحجمت عن ذلك خصوصا بعد أن هددت إنجلترا في رسالتها بالتخلي عن موقف الحياد إذا تعرضت منطقة القناة للخطر .

وقد وجهت الحكومة البريطانية لحكومتي الباب العالي والحديو وشركة القناة مثل المذكرة التي وجهتها لروسيا . وردت الحكومة العثمانية في ٢١ يونية ١٨٧٧ على هذا بأنها تؤيد تماما حرية المرور بقناة السويس لجميع السفن التابعة

(١) شراياتى ، عن قناة السويس ، ص ٥٨ .

للأثم المحايدة ، ولكنها في الوقت نفسه تعتبر قناة السويس جزءاً من الأراضي العثمانية ولم توضع بأي شكل تحت نظام الحياد ، واستناداً لهذا لن تسمح للسفن المعادية بدخولها ، وأوضحت أنها قد اتخذت التدابير الكافية لحماية مدخل القناة ضد اقتراب السفن المعادية بما يضمن تجنب هذه المنطقة أضرار الحرب (١) .

وطلب الباب العالي من حكومة القاهرة أن تعمل على أن تظل قناة السويس مفتوحة لكل السفن المحايدة وأن تبقى مغلقة في وجه كل سفينة معادية ، وأن تعامل السفن الروسية في الموانئ المصرية والقناة نفس المعاملة التي تلقاها في سائر موانئ الامبراطورية العثمانية ، باعتبارها سفناً معادية .

وردت حكومة الخديو على تعليمات السلطان بضرورة تقاضى الاجراءات التي قد تعطل مرور المحايدون ، ونهت إلى ضرورة مراعاة أحكام المادة ١٤ من امتياز ١٨٥٦ .

وأوضحت حكومة الباب العالي للخديو وجهة نظرها بخصوص المادة ١٤ من امتياز سنة ١٨٥٦ ، بأن هذا الامتياز يكمله ويوضحه اتفاق سنة ١٨٦٦ ؛ وأن هذه المادة ، حتى لو أريد تتبع نصها في حرفيتها وروحها ، لا تؤدي للقول بتقرير حياد القناة ، ولا ترمي إلى تقرير حق المرور لجميع السفن التجارية على وجه المساواة التامة ، وأن السلطات العثمانية تحتفظ بحقها الكامل في القبض على السفن الروسية التي تدخل منطقة القناة والموانئ والمياه المصرية . ()

ورأى الخديو أن يسير ، بقدر الامكان ، تعليمات السلطان ، على ألا يترتب عليها أى تعطيل لتجارة المحايدون ، وتولى تدابير الأمن بمنطقة القناة وأقام رقابة بوليسية بطول مجراها ، وأخطر ممثلي الدول ، في ٥ يولية سنة ١٨٧٧ ، أن الباب

(١) الملف 19/11 الخامس بقناة السويس بمحفوظات قصر عابدين

(٢) الملف 19/11 بمحفوظات قصر عابدين .

العالي قرر أن تظل القناة مفتوحة للسفن المحايدة ومقيلة تماماً في وجه السفن الروسية طول مدة الحرب .^(١) وكان مركز الخديو دقيقاً بين تعليمات السلطان وموقف إنجلترا ومواد الامتياز .

وفي الواقع ظلت الملاحة بقناة السويس بعيدة عن كل تعطيل طول فترة الحرب ، ولم يرتكب أى عمل عدائى داخلها ، وظلت الاشتباكات الحربية بعيدة عن مصر .

(٣) حوادث عام ١٨٨٢ :

في سنة ١٨٨٢ اشتدت الخلافات بمصر بين الخديو وعرابى باشا ، قائد الجيش ، فرأت إنجلترا أن الفرصة مواتية للتدخل واحتلال الأراضي المصرية حتى تشرف ماديا على مصائر قناة السويس وتحقق سياستها الخاصة . ولما استعصى عليها دخول القطر المصرى عن طريق غربى الدلتا يمت شطر القناة لاحتلالها واتخاذها قاعدة لاحتلال مصر .

وفي ٨ يولية كان الأسطول الحربى الانجليزى ببورسعيد . وفي ١٠ يولية صدر الأمر للسفن التجارية الانجليزية بعدم دخول القناة . وفي ٢٢ يولية أصدرت الحكومة البريطانية تعليماتها لأسطولها باتخاذ التدابير اللازمة لاحتلال منطقة القناة .^(٢)

وأراد الانجليز أن يغطوا مركزهم ويضفوا على أعمالهم صبغة قانونية ، فاستصدروا من الخديو توفيق تصريحاً تاريخه ٣١ يولية ، هذا نصه :

« يصرح لكم باحتلال كل نقط برزخ السويس التي ترونها مفيدة لحرية

(١) الملف (Canal de Suez) 68/2/1398 بمجلس الدولة (قسم الرأى لوزارة الخارجية) .

(٢) عبد الرحمن الرافعى بك ، الثورة المصرية والاحتلال الانجليزى ، ص ٤١٦ . فوشى ، القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٢٠ و٣٢١ .

المرور بالقناة وحماية المدن والسكان المجاورين ، وتحطيم كل قوة لا تعترف
بسلطتنا . » (١)

وفي ٧ أغسطس أعلنت إنجلترا الدول بأنها ستتخذ التدابير المناسبة لحماية
القناة ، بمقتضى السلطات المطلقة المخولة لها من الخديو . (٢)

وأصدر الخديو أمراً آخر في ١٤ أغسطس يقول « ليكن معلوماً لدى
السلطات الملكية والعسكرية في منطقة قناة السويس أن أميرال الأسطول
الانجليزي والقائد العام للجيش البريطاني إنما قدما مصر لإعادة الأمن والنظام
إليها ، ولهذا سمحنا لها باحتلال جميع الأماكن التي يريان في احتلالها ما يساعد
على قمع العصيان ، وعلى هذه السلطات أن تبلغ هذا الأمر إلى كافة سكان منطقة
قناة السويس ، وبخاصة إلى موظفي وعمال القناة . ومن يخالف أمرنا هذا يعد
خارجاً على إرادتنا وينزل به أشد العقاب » . (٣)

بعد هذا أسرع الانجليز في إتمام احتلال منطقة القناة ، فأوقفوا مرور
السفن المعتاد بها وعطلوا سلطة الشركة للمدة اللازمة لتنفيذ خطتهم ، واقتحمت
سفنهم الحربية وقواتهم القناة واحتلوا مدنها وموانئها . ولما تم لهم الاستيلاء على
منطقتها تفرغوا لمقاتلة الجيش المصري وانتهى الأمر باحتلالهم القاهرة . (٤)

واتخذت شركة القناة من البداية موقف الاعتراض على كل ما يمس سلامة
هذا الطريق . وطلب دلبس من الدول أن ترسل كل واحدة منها سفينة حربية
لمنطقة القناة لحماية حيادها ، واحتج على تصرفات إنجلترا مقررًا أنها تعد اعتداء
على حياد القناة الذي أعلنته نصوص الامتيازات الخاصة بها وتصريح الأستانة

(١) شارل رو ، عن برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٧٩ . كامان ، دراسة نظام
قناة السويس ، ص ١٢٨ .

(٢) شارل رو ، المرجع السابق ، جزء ٢ ، ص ٧٩ .

(٣) الراضي بك ، عن الثورة العرابية ، ص ٤٣٤ .

(٤) الراضي بك ، عن الثورة العرابية ، ص ٤١٧ . فوشى ، القانون الدولي العام ، قسم ٢

من جزء ١ ، ص ٣٢٠ و٣٣١ .

سنة ١٨٧٣ ، واعتداء على القانون الدولي العام .

وأصدر مجلس إدارة الشركة بباريس في ٥ أغسطس عام ١٨٨٢ احتجاجاً أعلن للدول ، وأيد فيه دلسيس ، وكان مما جاء بنص هذا الاحتجاج « إن الخديو لا يملك تقييد النصوص الصريحة في صك الامتياز . وإن الشركة لا تقبل الاعتداء على حياد القناة ، وتعلن معارضتها للأعمال التي تستند إلى ادعاءات سياسية غير مشروعة » . (١)

هذا عن موقف الإنجليز والشركة . أما عن موقف الجيش المصري فقد أعلن قائده ، عرابي باشا ، احترام مركز قناة السويس وسلامتها التامة ، ونفذت هذه الخطة فعلاً . (٢)

وإذا أردنا الحكم على هذه الأعمال لرأينا أن تصرف بريطانيا لا يخرج عن كونه « اعتداء » ، إن لم يكن على قواعد مقررة دولياً بخصوص القناة ، فهو على الأقل اعتداء على أقاليم تابعة لدولة أخرى لا تملك بريطانيا أن تتولى مهمة إقرار النظام بها . هذا فضلاً عن ارتباطها في مؤتمر ١٨٧٣ باحترام حرية المرور بالقناة ، وموقفها من روسيا في حربها مع تركيا سنة ١٨٧٧ ، موقفاً أساسه ضرورة إبعاد هذا الطريق دائماً عن نطاق الأعمال الحربية وعدم عرقلة حرية المرور بها مهما كانت الظروف حتى لا تضار التجارة العالمية ؛ ولكنها في سبيل مصالحها نقضت كل هذا ولم تراع حرمة القناة ومنعت المرور بها عدة أيام وضايقته كثيراً في أثناء عملياتها الحربية التي باشرت بها على نطاق واسع بمنطقتها .

وإذا كانت إنجلترا قد استندت في تصرفاتها على تصريح الخديو فإن هذا سند منقوض ، لأن سلطة الخديو مقيدة بحق السيادة الذي يملكه السلطان

(١) فوازان بك ، عن قناة السويس ، جزء ٣ ، ص ١٨٥ .

(٢) حصل دلسيس ، في ٢٢ يولية ١٨٨٢ ، على تصريح من عرابي باشا يعلن فيه احترامه

للقناة والمنشآت التابعة لها . (فوشى ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٢٠ و ٣٢١) .

وبالامتيازات الصادرة للشركة ؛ ولا يملك أن يكمل مهمة إقرار النظام بمصر لدولة أجنبية . هذا فضلا عن أن سلطة الخديو ، أثناء حوادث عام ١٨٨٢ ، كانت مقيدة أو موقوفة لحـد كبير من الناحية الفعلية ، ولم يكن يملك حرية التصرف كاملة .

ولا أدل على صواب القول بعدم مشروعية تصرف بريطانيا من قرار الرابطة الدولية للسلام السابق الإشارة إليه والذي صدر في أعقاب هذا التصرف وبمناسبتة وقيل فيه « إن أى محاولة من أى شعب كان ليحتكر لنفسه على القناة أو على توابعها حقا يتمتع به وحده بالاحتلال أو الحماية أو الحراسة أو الاشراف يجب أن تعد اعتداء ضد الجنس البشرى وعملا نظيراً للقرصنة » . (١)

وأما عن الجيش المصرى فإنه لم يرتكب أى اعتداء على حرمة القناة وحرية المرور بها ، مع أنه كان يمكنه اتخاذ غير هذا الموقف ، على الأقل قبل احتلال الانجليز لها ، استناداً إلى حق الدفاع عن النفس . وشهد دلسيس نفسه بأن عرابى « كان هو الوحيد الذى احترم حياد القناة ، وأنها إذا كانت بقيت قائمة ومفتوحة لسفن جميع الشعوب ، فإن الفضل فى ذلك يرجع إلى هذا الرجل » . (٢)

نتيجة

رأينا فى هذا الباب أن مركز قناة السويس خضع ، فى الفترة السابقة على معاهدة ١٨٨٨ ، لعدة عوامل منها عقود الامتياز والمبادئ العامة والسير الواقعى للأمور . وخلصنا إلى أن هذه العوامل لا توصلنا ، لا منفردة ولا مجتمعة ، إلى نظام محدد يطبق على هذه القناة وتلتزم به الدول وسائر الجهات التى لها نصيب

(١) راجع رقم ٤ من المبحث الثالث من الفصل الثالث من هذا الباب .

(٢) روسينول ، عن قناة السويس ، ص ١٢١ و١٢٢ .

فى تكليف نظام هذا الطريق . ورأينا أن مصير القناة تحكمت فيه اعتبارات واتجاهات مختلفة ؛ فهى فى نظر بعض الدول ، كبريطانيا ، تارة عمل دولى واجب الاحترام ، وتارة طريق تابع للدولة صاحبة الاقليم يجوز احتلاله وارتكاب أعمال الحرب فى نطاقه ؛ ومرة تتساهل السلطات صاحبة الأمر فتجعلها مفتوحة لجميع السفن مهما كانت صفتها أو جنسياتها ، ومرة تتشدد هذه السلطات فتحرم دخولها على بعض السفن وتفتحها لأخرى . كل هذا سببه عدم وجود نظام واضح ملزم . ولتفادى هذا الاضطراب كان لا بد من إيجاد اتفاق دولى يضع الأحكام التى تنظم مركز قناة السويس وحرية المرور بها بشكل محدد ، وهو ما نادى به الفقهاء وسلم به الجميع . وسنرى فى الباب التالى كيف تحققت هذه الرغبة العامة .

الباب الثاني

معاهدة ١٨٨٨

ندرس في هذا الباب المعاهدة أو الاتفاقية ^(١) التي وضعت لتنظيم مركز قناة السويس ، ووقعت بالآستانة في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ ، والتي يتركز عليها بصفة أساسية للآن النظام القانوني لهذه القناة . ويقتضينا البحث أن نلم بالجهود والمقترحات التي سبقت توقيعها ، والتي تعد بمثابة الأعمال التحضيرية لها ؛ ثم نبحث ونحلل أحكام هذه المعاهدة ؛ ونتبع ذلك بتكليف نظامها ونقد أحكامها وبيان قوتها الإلزامية ، كما هو واضح في الفصول الثلاثة الآتية :

الفصل الأول

الأعمال التحضيرية للمعاهدة

يسبق إبرام المعاهدات عادة جهود أو أعمال تحضيرية تمهد لوثيقها وتنضج بها نصوصها ؛ وهي بالنسبة لمعاهدة ١٨٨٨ ثلاثة : منشور جرانفيل سنة ١٨٨٣ ، وأبحاث اللجنة الدولية بباريس سنة ١٨٨٥ ، ومفاوضات الحكومات بخصوص ماوصلت إليه هذه اللجنة ، على التفصيل الوارد في المباحث الثلاثة الآتية :

المبحث الأول

منشور جرانفيل

(٣ يناير ١٨٨٣)

بعد حوادث صيف ١٨٨٢ ، تنهت الدول لما يصيب قناة السويس

(١) تسمى في وثائقها الرسمية « معاهدة *Traité* » ، وجري كثيرون على تسميتها « اتفاقية *Convention* » ، والمعنى هنا واحد .

نتيجة عدم وجود نظام محدد متفق عليه دولياً . ورأت انجلترا أن تكون الخطوة الأولى من جانبها حتى تخفف حدة النقد الذي وجه لتصرفها حيال القناة ، وثبتت أنها ليست أقل رغبة من غيرها في تنظيم مركز هذا الطريق العالمى بصفة دولية ، فقررت حكومتها ، بعد شهرين من واقعة التل الكبير ، أن تبدأ محادثات سياسية بخصوص هذه المسألة ؛ واتصل لورد جرانفيل رئيس وزرائها بالحكومة الألمانية مقترحا وضع اتفاق دولى يكفل تأمين حرية المرور بقناة السويس ، في وقت السلم ووقت الحرب لجميع الأمم ، تحت ضمان الدول .^(١)

ولما تلقت الحكومة البريطانية ردا مرضيا من حكومة برلين ، وجه جرانفيل ، في ٣ يناير ١٨٨٣ ، مذكرة أو منشورا Circulaire من ثمانية بنود إلى ممثلى بريطانيا بفرنسا وألمانيا والنمسا وإيطاليا وروسيا لتقديمها لحكومات هذه الدول . ويقول هذا المنشور :

« من الحوادث الأخيرة^(٢) أتجه الاهتمام لقناة السويس ، أولا بسبب الخطر الذى تعرضت له أثناء نجاح الثورة ، وثانيا كنتيجة لاحتلال القوات البريطانية لها ، باسم الخديو ، واتخاذها قاعدة لعملياتها التى قامت بها لمعاوته وسندا لسلطته ، وثالثا بسبب موقف إدارة شركة القناة وموظفيها أثناء الفترة الحرجة من الصراع . فقيا يختص بالنقطتين الأوليين ، تعترف حكومة صاحبة الجلالة ان حرية الملاحة بالقناة فى كل وقت ومنع سدها أو الاضرار بها بأعمال الحرب مسائل تهم جميع الشعوب ، وترى بصفة عامة أن الاجراءات التى اتخذتها لحماية الملاحة واستخدام القناة باسم حاكم الإقليم ، بقصد تثبيت سلطته ، ليست مناقضة بأى شكل لهذا المبدأ العام . ولكن لتقرير مركز قناة السويس فى المستقبل على أسس محددة على وجه أفضل ، وللحيلولة دون ما قد يحد من الأخطار ، ترى حكومة صاحبة الجلالة

(١) هالبرج ، The Suez Canal ، ص ٢٨٤ . باهون ، Le libre usage du

Canal de Suez et sa "Neutralité" ، ص ١١ .

(٢) التى وقعت بمصر فى صيف ١٨٨٢ .

ان من المفيد وضع تنظيم بين الدول الكبرى يحقق هذه الأغراض وتدعى الشعوب الأخرى للانضمام اليه فيما بعد ، على الأساس الآتي :

- (١) أن تكون القناة حرة لمرور جميع السفن في كل الأحوال .
- (٢) تحدد في وقت الحرب فترة من الزمن لمرابطة السفن الحربية التابعة للدول المتحاربة بالقناة، ولا يجوز إنزال قوات أو مواد حربية بداخلها .
- (٣) لا يجوز ارتكاب أعمال عدائية داخل القناة أو تخومها ، ولا في أى مكان بالمياه الإقليمية المصرية ، حتى لو كانت تركيا إحدى الدول المتحاربة .
- (٤) لا يطبق النصفان السابقان على الاجراءات التى تكون ضرورية للدفاع عن مصر .

- (٥) كل دولة تسبب سفنها الحربية ضررا بالقناة تتحمل مصاريف جبر هذا الضرر مباشرة .
- (٦) تتخذ مصر في وقت الحرب سائر التدابير التى فى سلطتها لتنفيذ الشروط التى توضع لمرور سفن المحاربيين بالقناة .
- (٧) لا يجوز إقامة تحصينات على القناة أو فى جوارها .
- (٨) لا يمس الاتفاق الذى يوضع حقوق الحكومة المصرية على إقليمها ، عدا ما ينص عليه صراحة .^(١)

هذا هو منشور جرانفيل الذى أرادت الحكومة البريطانية بمقدمته ، مع اعترافها بضرورة سلامة القناة وحرية المرور بها لجميع الأمم ، أن تدافع عن تصرفها العدائى تجاهها بحجة أنها فعلت ذلك باسم الخديو وصيانة لحقوقه ، وهى حجة واهية كما يينا فى الباب الأول . ومن غير المقبول أن يكون اتخاذ القناة قاعدة

(١) من رسالة جرانفيل لمثل بريطانيا فى ٣ يناير ١٨٨٣ . مقال دافريل D'Avril عن "Négociations Relatives au Canal de Suez" ، منشور فى Revue D'Histoire Diplomatique ، السنة الثانية ، ١٨٨٨ ، ص ١ وما بعدها .

للعمليات الحربية وقطعها عن المرور وإزالة القوات بها غير متعارض مع حريتها كما تقول حكومة لندن . ويلمح جرانفيل في أول المقدمة إلى نسبة الخطر الذي تعرضت له القناة للمصريين وثورتهم ، وهو ما ينقضه الواقع كما سبق بينا .

بعد هذه المقدمة قرر المنشور بعض القواعد التي رأتها بريطانيا أساساً صالحاً تنهض عليه الأحكام التي يتم الاتفاق عليها بين الدول لتنظيم مركز قناة السويس . وأول ما قرره هذا المنشور مبدأ حرية المرور بالقناة بالنسبة للجميع في كل الأوقات . ثم أورد بعض الضمانات ، لكفالة حرية المرور هذه ، في البنود الثاني والثالث والسابع التي قالت بتقييد مرابطة السفن الحربية المحاربة بالقناة ومنع انزال وشحن القوات ومواد الحرب داخلها ، وتحريم ارتكاب الأعمال العدائية بها أو بتخومها أو بالمياه الإقليمية المصرية كلها حتى لو كانت تركيا ، صاحبة السيادة على هذه الأقاليم ، مشتبكة في حرب ، وكذلك تحريم إنشاء حصون على القناة أو في جوارها . واستثنى البند الرابع التدابير التي تتخذ للدفاع عن مصر من تطبيق أحكام الضمانات المذكورة ، عدا تحريم إنشاء التحصينات الذي لا يشمل هذا الاستثناء . ووكل المنشور لمصر ، في بنده السادس ، سلطة تنفيذ القواعد التي توضع للمرور بالقناة وما تستتبعه هذه السلطة من مراقبة تطبيق هذه القواعد . وأشار المنشور للاضرار التي تسببها السفن بالقناة فقال في بنده الخامس بأن تتحمل الدول التي تتبعها هذه السفن مصاريف جبر هذه الأضرار . وأخيراً نبه في بنده الثامن لاحترام حقوق الحكومة المصرية فقال بالأيمن الاتفاق الذي يوضع هذه الحقوق ، عدا ما يرد به نص صريح فيه .

وقد لوحظ أن هذا المنشور يترتب عليه بطريق غير مباشر إعطاء الحكومة البريطانية سلطات واسعة على القناة لأن قواتها تحتل الأراضي المصرية ، من سنة ١٨٨٢ ، ويمكنها هذا الاحتلال من مباشرة أو توجيه سياسة الحكومة المصرية والتمتع بما يقرر لمصر من حقوق أو استثناءات .

ولما فطنت الدول التي وجه اليها هذا المنشور إلى هذه النتيجة التي تهدف اليها حكومة لندن أغفلت الرد عليه ، واستلزم الأمر اتخاذ خطوات أخرى .

المبحث الثاني أبحاث اللجنة الدولية (باريس عام ١٨٨٥)

بعد اتصالات بين الحكومتين البريطانية والفرنسية^(١) صدر بلندن في ١٧ مارس ١٨٨٥ تصريح خاص بالمالية المصرية ، وقع ممثلو ألمانيا والنمسا وفرنسا وبريطانيا وإيطاليا وروسيا وتركيا ، ونص في البند الثالث منه على الآتي :

« لما كانت الدول متفقة على ضرورة التفاوض لتقرير النظام النهائي الذي يضمن حرية استخدام قناة السويس في كل وقت ولجميع الدول بمقتضى اتفاق دولي ، لهذا تقرر الدول السبع الكبرى أن تعقد بباريس في ٣٠ مارس لجنة من مندوبين تعيينهم حكومات الدول المذكورة ، لبحث ووضع اتفاق على أساس تصريح الحكومة البريطانية المؤرخ ٣ يناير ١٨٨٣ ؛ وأن ينضم إلى اللجنة ، بصفة استشارية ، مندوب عن سمو الخديو ؛ ويعرض المشروع الذي تضعه اللجنة على حكومات الدول المذكورة التي تتولى من جانبها الحصول على موافقة الدول الأخرى عليه » .^(٢)

(١) كلمان ، Etude sur le régime juridique du Canal de Suez ، ص ١٣٧ . شارل رو ، L'Isthme et le Canal de Suez ، جزء ٢ ، ص ٨٥ و ٨٦ و ٨٧ . فوشى ، Traité de Droit International Public ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٢١ .

(٢) شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ١ ، ص ٨٧ و ٨٨ . مجموعة تصريحات الحكومات السبع المذكورة عن المالية المصرية ، ص ٩٠ . مذكرة مندوبي مصر بمؤتمر لوزان عام ١٩٢٣ ، عن Canal de Suez ، ص ٦ .

بعد هذا عقدت اللجنة المطلوبة بباريس في ٣٠ مارس ١٨٨٥ في شكل مؤتمر من مندوبي الدول التي وقعت هذا التصريح ، وانضم إليهم مندوب عن مصر بصفة استشارية . (١) واشتركت في هذه اللجنة فيما بعد هولندا وأسبانيا . (٢) وقدم مشروعان تمهيديان ليسيير البحث على أساسهما ، (٣) أحدهما قدمه مندوبو فرنسا ، والآخر قدمه مندوبو إنجلترا وروعي فينه القواعد التي تضمنها منشور جرانفيل . (٤)

-
- (١) جمعت وثائق ومحاضر هذه اللجنة في مجموعة واحدة بعنوان *Commission Internationale pour Le Libre Usage Du Canal de Suez*.
(٢) دعيت هولندا وأسبانيا للاشتراك في أعمال اللجنة باعتبارهما من الدول التي تملك مستعمرات في الشرق الأقصى وبهمهما كما يهم الدول الكبرى تنظيم مركز قناة السويس . وحضر مندوب الأولى في اللجنة الفرعية ، التي شكلتها اللجنة العامة ، ابتداء من جلسة ٢٧ ابريل ، وحضر مندوب الثانية فيها ابتداء من جلسة ٢٩ ابريل .
(٣) مجموعة وثائق ومحاضر اللجنة (جلسة الافتتاح في ٣٠ مارس سنة ١٨٨٥) .
(٤) المشروع الفرنسي :

- المادة ١ — يلتزم المتعاهدون بعدم تعطيل حرية المرور بقناة السويس بأي شكل ، في وقت الحرب كما في وقت السلم ، وأن يقوموا من جانبهم بما يكفل احترام ذلك .
ويعتد هذا الضمان بقدره لقناة المياه العذبة ، التي يجب حمايتها من أي محاولة لتعطيلها .
المادة ٢ — يتمتع المتعاهدون عن إقامة تحصينات على القناة أو في المنطقة المجاورة لها أو احتلال أي نقطة تشرف على مدخلها احتلالا عسكريا أو السعي للحصول على منفعة إقليمية أو تجارية أو امتياز في التنظيمات التي قد تتصل بمسألة قناة السويس .
المادة ٣ — لا يبقى المتعاهدون أي سفينة حرية داخل مياه القناة . ولهم فقط أن يراجلوا في مدخلها بسفن حرية خفيفة لا يزيد عددها على سفينتين لكل دولة .
ومن المفهوم ان هذا الشرط لا يطل مرور السفن الحربية التي يخضع مرورها ، ككل السفن الأخرى ، للوائح المصول بها بخصوص الملاحة بالقناة .
المادة ٤ — تكلف بمهمة حماية القناة لجنة تشكل من مندوبين عن الدول التي وقعت تصريح لندن في ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ ، يساعدوا قواد من يكونون في خدمة هذه الدول ذاتها ، وينضم إليهم مندوب عن الحكومة الألمانية ومندوب عن الحكومة المصرية ، وتعمل هذه اللجنة مع شركة السويس لضمان احترام لوائح الملاحة والبوايس ، وتراقب بصفة عامة تطبيق نصوص المعاهدة الحالية ، وتحيط الدول بالمقترحات التي تراها مناسبة لضمان هذا التنفيذ . =

وسنين. هنا المسائل التي ظهرت في التنظيم النهائي وكانت محل بحث في اللجنة ،

المادة ٥ — تظل القناة في وقت الحرب مفتوحة للسفن الحربية التابعة للدجارين . وتلتزم الدول السامية المتعاهدة بالاتركب أى عمل عدائى داخل القناة أو داخل المياه الاقليمية المصرية حتى لو كان الباب العالى واحدا من الدول المتحاربة . ولا يجوز للسفن الحربية التابعة للدجارين أن تشحن أو تفرغ فى هذه الأماكن قوات أو عتاد ، ويجب أن تخضع لساتر القيود التي تضعها اللجنة الدولية .

المادة ٦ — لا تكون شروط المادتين ٣ و ٥ عبء على التدابير التي ترى الحكومة المصرية ، فى حدود حقوقها المخولة لها من جلالة السلطان ، ضرورتها للدفاع عن الاقليم والعمل على احترام نصوص المعاهدة الحالية . وفى حالة ما إذا كانت الحكومة المصرية لا تدبر الوسائل الكافية يجب عليها أن تطلب مساعدة الباب العالى والدول الموقفة على تصريح لندن فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ .

وعلى الدول السامية المتعاهدة أن تتشاور فوراً لتتخذ باتفاق مشترك التدابير الخاصة لاجابة هذا الطلب .

المادة ٧ — كل دولة تسبب سفنها الحربية ضرراً ما بالقناة تلتزم بتحمل مصاريف جبر هذا الضرر مباشرة .

(فى جلسات ٢٧ و ٢٩ ابريل و ٨ يونية سنة ١٨٨٥ ناقشت لجنة باريس موضوع هذه المادة وظهرتها المادة السابعة من المشروع الانجليزى ، وانتهت الى عدم إدراجها فى مشروع المعاهدة لعدة أسباب تلخص فى أن هذه المسألة تتعلق بالقانون الخاص وليست من صميم المسائل التي يدخل تنظيمها فى نطاق المعاهدة الدولية محل البحث) .

المادة ٨ — ليس هناك أى قيد على حقوق السيادة لجلالة السلطان والحقوق الاقليمية لسو الحدبو ، عدا الالتزامات المقررة صراحة بنصوص المعاهدة الحالية .

المادة ٩ — تلتزم الدول السامية المتعاهدة بأن تحيط الدول التي لم توقع الاتفاق الحالي علماً به وتدعوها للانضمام إليه ، ولهذا يظل البروتوكول مفتوحاً .

الشروع الانجليزى :

المادة ١ — تكون قناة السويس البحرية حرة ومفتوحة على الدوام ، فى وقت الحرب ووقت السلم ، كمر محايد لكل سفينة ، سواء تجارية أو حربية ، تعبرها من بحر لآخر ، دون أى تمييز خاص بالجنسية ، بشرط دفع الرسوم وتنفيذ اللوائح المقررة .

وكنتيجة لهذا لا تخضع القناة أبداً لمباشرة حق الحصر الحربى ، ولا يجوز تعطيل عبورها من بحر لآخر ، باعتبارها ممرًا محايداً ، مهما كانت الظروف .

المادة ٢ — لا يجوز اترال قوات أو عتاد حرب داخل القناة .

المادة ٣ — لا يجوز للسفن الحربية التابعة لدولة محاربة أن ترتكب أى عمل عدائى داخل القناة ، أو أن تدخل غنائمها بها ، أو أن ترابط بداخلها مدة تزيد على أربع وعشرين ساعة —

وتتقرب المناقشات التي دارت بخصوصها ، من بداية عرضها إلى نهاية وضعها . في مادة من المواد التي استقر عليها رأى اللجنة : (١)

(١) مبدأ حرية المرور :

كانت وجهات النظر كلها متفقة على ضرورة تقرير هذا المبدأ الذي يعد الهدف الرئيسي وصلب موضوع القناة كله . (٢)

... عدا حالة القوة القاهرة . وفي هذه الحالة الأخيرة تبحر السفينة في أقرب وقت ممكن . وكذلك تكون تخوم القناة وموانئها والمياه الإقليمية المصرية بآمن من كل عمل حربي . المادة ٤ — محظور بتاتا تجهيز السفن الحربية التابعة لدولة معارضة داخل القناة وموانئها . وكذلك محظور عمومها وتزودها إلا في حدود احتياجاتها الضرورية للوصول لأقرب ميناء . المادة ٥ — لا تطبق فظعا شروط المواد ٢ و ٣ و ٤ على العمليات الحربية أو تدابير القمع التي تكون ضرورية للدفاع عن مصر أو إقرار النظام العام .

المادة ٦ — لا يقام أى حصن على مسافة كيلو متر من شاطئ القناة . المادة ٧ — مصاريف جبر الخسائر التي تحدثها أو تسببها بالقناة سفينة حربية تتحملها الدولة التي تتبعها هذه السفينة ، وتدفع هذه المصاريف في أقرب وقت . المادة ٨ — يتخذ سمو خديو مصر ، في حدود ما وارده ، التدابير الضرورية التي يستدعيها الحال لجعل السفن الحربية التي تستخدم القناة تخضع للشروط التي يفرضها الميثاق الحالي . المادة ٩ — فيما عدا النصوص الخاصة المذكورة سابقا ، لا يطل الميثاق الحالي بأي وجه حقوق سمو الخديو .

المادة ١٠ — تلتزم الدول الموقعة أن تحيط الدول الأخرى علما بالميثاق الحالي وتعمل على انضمامها إليه .

(١) أتمجرت لجنة باريس الدولية مهمتها في جلسات عديدة ، الأولى بدأت في ٣٠ مارس سنة ١٨٨٥ والأخيرة انتهت في ١٣ يولية سنة ١٨٨٥ . وقد شكلت اللجنة من بين أعضائها لجنة فرعية قامت بدراسة نقط الموضوع ، على أساس المشروعات الفرنسية والانجليزية ومنشور جرانفيل ، في عدة جلسات من ٣٠ مارس إلى ١٩ مايو ، وجهزت مجموعة من المواد عرضتها على اللجنة الأصلية أو اللجنة العامة التي عاودت الاجتماع بكامل أعضائها ، وقامت بدراسة هذه المواد ، في جلسات من ٤ يولية إلى ١٣ يولية ، ثم انتهت أعمالها بوضع مشروع معاهدة لمرضه مع وجهات النظر المختلفة على حكومات الدول التي اشتركت فيها .

(٢) وردت هذه المسألة في المادة الأولى في كل من المشروعين الفرنسي والانجليزي .

وعند صياغة المادة الخاصة بهذا الموضوع ^(١) اعترض مندوب الباب العالي على كل اصطلاح يشير إلى أن القناة « محايدة » حتى لا يكون في مدلول الحياد ما يمس بحقوق السلطان . ورئى الاستعاضة عن هذا الاصطلاح بالقول إن القناة « حرة » .

ووقف مندوب بريطانيا ضد الفكرة التى تهدف إلى إيجاد نوع من الضمان الدولى بالتزام الدول الموقعة بأن تتدخل عند اللزوم لتكفل احترام مبدأ حرية المرور . ورئى تخليص القناة من حق الحصر على أن تضاف الفقرة الخاصة بذلك للمادة الأولى من المشروع التى تقرر مبدأ حرية المرور حتى تكون نافذة على الدوام دون أن تتعرض للتوقيف الذى قد يرد على بعض أحكام المعاهدة . وأخيرا ^(٢) ووفق على أولى مواد مشروع المعاهدة بالنص الآتى :

« تكون قناة السويس البحرية حرة ومفتوحة دائماً ، فى وقت الحرب ووقت السلم ، لكل سفينة تجارية أو حرية ، دون تمييز لجنسيتها . وعليه اتفقت الدول السامية المتعاقدة على عدم ارتكاب أى عائق على حرية استخدام القناة ، فى وقت الحرب ووقت السلم . ولا تخضع القناة أبداً لمباشرة حق الحصر . »

(٢) قناة المياه العذبة :-

تعد هذه القناة ضرورية للقناة البحرية وحرية المرور بها لأنها عصب الحياة لسائر الكائنات الحية بهذه المنطقة . ^(٣) ولما عرضت مسألتها للبحث فى اللجنة ، ^(٤)

(١) بجلسة اللجنة الفرعية فى ١٣ ابريل سنة ١٨٨٥ .

(٢) بجلسة اللجنة العامة فى ٤ يونية .

(٣) وردت مسألة القناة العذبة فى الفقرة الثانية من المادة الأولى من المرسوم الفرنسى .

(٤) بجلسة اللجنة الفرعية فى ١٧ ابريل .

اقترح المندوب الفرنسي^(١) أن تصاغ بخصوصها المادة الثانية كالآتي :
« لما كانت امدادات قناة المياه العذبة ضرورية للقناة البحرية ، لهذا تطبق عليها وعلى فروعها الحصانة الواردة في المادة السابقة . ولا يجوز تعطيل وظيفة هذه القناة أو محاولة ذلك . وضمانا لهذا يسجل المتعاهدون التزامات سمو الخديو حيال الشركة العالمية لقناة السويس . »

وتقاديا لصفة التوقيت التي للامتياز الصادر من الخديو للشركة رُئى أن تضاف لهذه المادة الفقرة التالية : « يتفق المتعاهدون على أن الالتزام الناشئ من المادة الحالية غير محدود بمدة الامتياز . »

وبين مندوب إنجلترا أن المقصود بفروع القناة العذبة الفرعان المتجهان من الإسماعيلية ، شمالا لبورسعيد وجنوبا للسويس ، واقترح الصيغة التالية :

« يعترف المتعاهدون بأهمية قناة المياه العذبة للقناة البحرية ، ويسجلون التزامات الخديو تجاه شركة قناة السويس والتزامات الشركة تجاه الخديو بخصوص هذه القناة العذبة . وكذلك يتعهدون بعدم المساس بسلامتها هي وفروعها ، على الدوام ، حتى لا تختل وظيفتها في أى وقت . »

وأبدى مندوب الباب العالي تخوفه من أن تتجاوز اللجنة اختصاصها بمد أبحاثها لأقاليم خارجة عن منطقة القناة البحرية وبهذا تمس ملكية الدولة صاحبة السيادة على هذه الأقاليم .

وأجاب دلسبس^(٢) على سؤال خاص بإمكان قصر الحماية على الفرعين المتجهين شمالا وجنوبا من الاسماعيلية بأنه يلزم أيضاً حماية المجرى الأصلي من جهة القاهرة ، إذ بدونه يستحيل الحصول على المياه المطلوبة .

(١) أعطيت رئاسة اللجنتين الفرعية والعامية لمندوب فرنسا .

(٢) بجلسة اللجنة الفرعية في ٢٠ أبريل التي حضرها هو ونجله شارل بناء على دعوة اللجنة لاستشارتهما في موضوع قناة المياه العذبة .

وأجاب شارل دلبس بخصوص احتمال التسلط على مياه النيل وقطعها عن منطقة القناة البحرية ، بأن التزامات الحكومة المصرية تنصب على المجرى الأصلي وفروعه ، أى ابتداء من الفتحة القائمة على النيل نفسه .

وقرر مندوب إنجلترا أن رأى متفق على حماية القناة العذبة ، ولكن الخلاف فى كيفية الوصول لذلك . ورأى أنه يكفى النص على حصانة هذه القناة ، وهذا يؤدى لصيانتها وعدم الاضرار بها . وعارض مد فكرة الحياد التى يراد بحثها بخصوص القناة البحرية على قناة المياه العذبة لأن هذا خارج عن اختصاص اللجنة . ولا يجوز تقرير حياد مجرى فى قلب مصر .

وأخيراً ووفق على المادة الثانية من المشروع^(١) ، بالصيغة التالية :
« تسجل الدول السامية المتعاقدة ، اعترافاً منها بأن قناة المياه العذبة لا غنى عنها للقناة البحرية ، التزامات سمو الخديو تجاه الشركة العالمية لقناة السويس فيما يتعلق بقناة المياه العذبة .

وتلتزم بعدم المساس بأى شكل بسلامة هذه القناة وفروعها ، التى لا تكون وظيفتها محلاً لأى محاولة لتعطيلها » .

(٣) صيانة ملحقات القناة :

وافقت اللجنة دون مناقشة^(٢) على ثالث مواد المشروع كالتالى :
« كذلك تلتزم الدول السامية المتعاقدة باحترام مواد ومؤسسات ومنشآت وأشغال القناة البحرية وقناة المياه العذبة » .

(٤) تحريم التخصيمات :

وردت هذه المسألة فى المادة الثانية من المشروع الفرنسى والمادة السادسة من

(١) بجلسة اللجنة العامة فى ٤ يونيه .

(٢) بجلسة اللجنة الفرعية فى ٢٠ ابريل وطلعة اللجنة العامة فى ٤ يونيه .

المشروع الانجليزى ، مع خلاف بينهما فى أن المشروع الأول حرم إقامة تحصينات على القناة أو فى المنطقة المجاورة لها دون تحديد مدى هذه المسافة ، ولكن المشروع الثانى قصد تحديد مسافة معينة بجوار القناة لا تقام فيها تحصينات .

ولما نوقش هذا الخلاف^(١) قرر مندوب تركيا أن تحديد مسافة لا تقام داخلها تحصينات مناف لحد ما لحقوق السلطان ، واقترح عدم تحديد مسافة ، وأن توضع صيغة عامة تقول بتحريم كل عمل ضد القناة .

وانتهج الرأى^(٢) إلى وضع المادة فى شكل عام ، دون تحديد ، لأن هذا يقويها ويوسعها عند تطبيق المعاهدة .

ورأى مندوب فرنسا ألا يقتصر النص على منع إقامة تحصينات على جوانب القناة ، بل يجعلها بآمن من كل اعتداء أو تهديد بالاعتداء فى وقتى الحرب والسلم . واقترح الصيغة الآتية :

« لا يجوز إقامة تحصينات على القناة أو فى الأماكن المجاورة لها ، ولا احتلال أى نقطة تشرف أو تهدد مداخلها أو مجراها احتلالا عسكريا . وكذلك تكون الأماكن المجاورة للقناة وموانئها والمياه الإقليمية المصرية بآمن من الأعمال الجريية » . وقال مندوب انجلترا إن هذه المادة تشمل نقطتين : منع إقامة التحصينات ومنع الاحتلال العسكرى . فمن النقطة الأولى رأى فى حالة عدم تحديد مسافة أن ينص على منع إقامة الحصون فى المسافة التى يمكن أن تهدد القناة منها ، وعن النقطة الثانية يرى أن إعلان جرانفيل ، الذى اعتبرته اللجنة ضمن الأسس التى تبنى عليها أبحاثها تطبيقا لتصريح لندن فى ١٧ مارس ١٨٨٥ ، لم ينظر إلا لحالة خطورة إقامة حصون تشرف على القناة وعدم مباشرة أعمال الحرب فى نطاقها ، ولكنه لم ينص على مسألة احتلال تخومها عسكريا ، وهذه النقطة المقترحة بهذا

(١) بجلسة اللجنة الفرعية فى ١٧ ابريل .

(٢) بجلسة اللجنة الفرعية فى ٢٢ ابريل .

الشكل غامضة وتتضمن تقرير حياد جزء غير محدد من إقليم مصر خارج القناة .
وقال بير أنطوني^(١) إن هناك فرقاً بين الاحتلال وأعمال الحرب ويجب
الاحتياط ضد الاحتمالات والتمهيدات لأعمال الحرب ومنها الاحتلال .

وبين مندوب النمسا أنه لضمان سلامة القناة من ناحية البر يجب النص أيضاً
على منع احتلال نقط تهدد القناة ، لأن القوات الحربية يمكنها في وقت قصير
إقامة حصون ونقط حربية لا تقل عن الحصون الثابتة .

وقال مندوب فرنسا إن حرية استخدام القناة لا تتحقق إلا بمنع الاحتلال
العسكري للنقط المشرقة عليها .

وأخيراً ووفق^(٢) على الصيغة الآتية باعتبارها المادة الرابعة في المشروع :
« لا يجوز إقامة أى حصن على أى نقطة تشرف على القناة البحرية أو تهددها
ويمكن أن يستعمل قاعدة لعمل هجومي ضدها . ولا يجوز أن تحتل عسكرياً أى
نقطة تشرف على مجراها أو مداخلها أو تهددها » .

(٥) تقييد حقوق المحاربين بمنطقة القناة :

لما بدأت اللجنة^(٣) بحث المادة الخامسة من المشروع الفرنسي التي تقابل المواد
٣ و ٣ و ٤ من المشروع الإنجليزي اقترح المندوب الفرنسي النص المختصر التالي :

« لما كانت القناة تظل مفتوحة في وقت الحرب كمرحى للسفن الحربية التابعة
للمحاربين تطبيقاً للمادة الأولى من المعاهدة الحالية ، لهذا اتفق المتعاهدون على أنه
لا يجوز ارتكاب عمل عدائي ، أو أى عمل آخر يقصد به التمهيد المباشر للعمليات
الحربية ، داخل القناة (أو داخل المياه الإقليمية المصرية) حتى لو كان الباب
العالي أحد الدول المتحاربة . ولا يجوز للسفن أن تفرغ أو تشحن داخلها قوات

(١) أحد علماء القانون الدولي في عصره ، وقد اشترك في أعمال اللجنة كأحد المتدوين الإيطاليين .

(٢) بجلطة اللجنة العامة في ٤ يونية .

(٣) بجلطة اللجنة الفرعية في ٢٤ أبريل .

أو ذخائر أو مواد حربية . ولا يجوز للسفن الحربية التابعة للمحاربين أن تتجهز أو تتمون داخل القناة إلا في الحدود الضرورية التي تكفي لوصول المركب لأقرب ميناء . ولا ترابط هذه السفن داخل القناة لأكثر من ثلاثة أيام إلا في حالة القوة القاهرة .

تضمن هذا النص أربع نقاط : الأعمال العدائية ، وتفريغ وشحن القوات والعتاد ، وتجهيز السفن المحاربة ، ومرابطتها . ولم تثر النقاط الثلاث الأولى نقاشا في اللجنة لاتفاق وجهات النظر بخصوصها .

وجرى بحث مسألة مرابطة السفن المحاربة داخل القناة ، وتفرع عليها مسألة المدة التي تقع بين سفر سفينتين متعاديتين .

ورأى سير انطوني التفريق بين المدة اللازمة لعبور القناة ومدة المرابطة في موانئها . وقال ان المرابطة في هذه الموانئ تخضع للمبادئ العامة في القانون الدولي التي تقضى بعدم جواز مرابطة سفن المحاربين في الموانئ المحايدة لأكثر من ٢٤ ساعة إلا في حالة القوة القاهرة .

وقال مندوب روسيا إنه لا يكفي التفريق فقط بين مدة عبور القناة ومدة المرابطة في موانئها ، لأنه يوجد غير ميناء بور سعيد والسويس ، وهما يخضعان لقواعد القانون الدولي الخاصة بالموانئ المحايدة ، ميناء داخلي آخر في الإسماعيلية ، وكذلك توجد مراسي في البحيرات المرة تتمكن السفن من الرسوبها وقتيا ، ولمنع اللبس يجب أن نحدد ونقول أن مدة العبور تشمل كل الوقت اللازم لعبور القناة بين ميناء مدخليها .

وبين مندوب إنجلترا أن السفن الحربية التي تعبر القناة يجب أن تخضع أولا للوائح الشركة التي يجوز ، لأي سبب أن تختصر لأقصى حد المدة اللازمة لعبور القناة ، وثانيا للمعدات والنظم التي تمنع المرابطة لأكثر من ٢٤ ساعة في الموانئ المحايدة ، والتي هي في هذا الخصوص السويس و بور سعيد .

واقترح المندوب الانجليزى الآخر (١) الصيغة الآتية : « يتم مرور السفن الحربية التابعة للمحاربين بالقناة فى أقصر مدة طبقا للوائح المعمول بها ، ودون أى توقف آخر غير ما تقضى به الضرورة . ولا يجوز أن تزيد مدة مرابطة هذه السفن بميناء بورسعيد ومرفأ السويس على ٢٤ ساعة إلا فى حالة الرسو القهرى » .

ولفت مندوب انجلترا الأول النظر إلى حالة السفن الحربية التى تأوى للسويس أو بورسعيد ، لا بقصد عبور القناة بل للاحتماء اضطرارا . واقترح لهذا إضافة العبارة الآتية : « ... فى مثل هذه الحالة يجب إبحارها فى أقرب وقت ممكن » .

ونبه مندوب روسيا إلى أنه وفق القانون الدولى يجب على السلطة البحرية فى الميناء المحايد فى حالة وجود سفينتين تابعتين لدولتين فى حرب ضد بعضهما ، أن تمنع إحدى السفينتين من الخروج إلا بعد مرور ٢٤ ساعة على الأقل على خروج الأخرى . وهذه حالة يجب إدراكها عند تحديد الحد الأقصى لمدة المرابطة بالسويس أو بورسعيد .

ثم ووفق مبدئيا على المادة بالصيغة التالية :

« لما كانت القناة تظل مفتوحة فى أوقات الحرب كمر حر ، حتى للسفن الحربية التابعة للمحاربين ، تطبيقا للعادة الأولى من المعاهدة ، لهذا اتفق المتعاهدون على أنه لا يجوز ارتكاب عمل عدائى أو أى عمل آخر بقصد التمهيد مباشرة لأعمال الحرب داخل القناة (ولا فى المياه الإقليمية المصرية) حتى لو كان الباب العالى أحد الدول المتحاربة . ولا يجوز للسفن أن تفرغ أو تشحن قوات أو ذخائر أو مواد حربية داخل القناة . ولا يجوز للسفن الحربية التابعة للمحاربين أن تتزود أو تتمون داخل القناة إلا فى حدود الضرورة بالقدر الذى يكفى للوصول لأقرب ميناء . ويجب أن يتم مرورها بالقناة فى أقصر مدة وفق اللوائح المعمول بها ودون أى تأخير غير ما يترتب على ضرورة المرور . ولا تزيد مدة المرابطة بميناء بورسعيد

(١) كان لكل دولة فى اللجنة أكثر من مندوب .

أو مرفأ السويس عن ٢٤ ساعة إلا في حالة الرسو القهرى ، وفي مثل هذه الحالة تبهر السفينة في أقرب وقت ممكن . ويجب دائماً مرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينة محاربة من أحد موانى مدخلى القناة وسفر سفينة تابعة لدولة أخرى معادية « . (١) وفي المراحل الأخيرة لبحث اللجنة مشروع المعاهدة اثبتت امامها (٢) مسألة تخوم القناة والمياه الإقليمية المصرية ، لتحديد لها وتعريفها بدقة . وهذه التخوم والمياه هي المنطقة التى نصت المادة المذكورة على تقييد حقوق المحاربين عليها . ونبه المندوب الروسى إلى أهمية هذه النقطة ، وقال إن القناة تفتح مباشرة من الجهة الشمالية على بحر متسع عميق ، ولهذا يستحيل عملاً تقرير خط حصر خارج المسافة التى تحدد لتخوم القناة من هذه الناحية سواء قدرت هذه المسافة بالاتساع الذى يقرره القانون الدولى للمياه الإقليمية أو بأى تحديد آخر ؛ ولكن الحال يتغير من الجنوب إذ تفتح القناة على البحر الأحمر الذى يقل نطاق عرضه بسبب العقبات الطبيعية بجوار شواطئه من جزر مرجانية وغيرها الأمر الذى يسهل قطع المرور به ، وبالتالي المرور بالقناة ، بواسطة حصر يتقرر فى أى نقطة منه ، حتى لو كانت فى أقصى جنوب هذا البحر ؛ ولهذا لا تكفى المسافة العادية للمياه الإقليمية بل تمتد التخوم الحقيقية للقناة جنوباً إلى مسافة بعيدة بعد ميناء السويس ، أى إلى الحد الذى تتمكن عنده السفن المارة بالقناة متجهة للجنوب من دخول البحر الواسع الذى يكون لها فيه حرية الحركة فى أى اتجاه ، وهو الحد الذى يصعب عنده توقيع حصر يعطل المرور بالقناة .

وبعد أن بين هذا المندوب قصور المادة محل البحث ، كما وضعتها اللجنة ، أبدى لزوم النص فى المعاهدة على حياد كل أو بعض مياه البحر الأحمر حماية

(١) فى النهاية حذفت الفقرة الخاصة بتفريغ وشحن القوارب والمتاد وخصصت لها مادة خاصة كما سئنه فى المسألة السادسة .

(٢) بمجلة اللجنة العامة فى ٩ يونية .

لمدخل القناة من جهة الجنوب في كل وقت وكل الظروف حتى تكون المعاهدة ذات نتيجة عملية فعالة عند التطبيق ، وحتى تتحقق المساواة بين الدول في التمتع بحرية المرور بالقناة دون أن يكون لنفوذ بعضها في مناطق البحر الأحمر أثره في الاخلال بهذه المساواة .

وعارض مندوب إيطاليا الفكرة على أساس أن هذه مسألة سياسية شائكة تخرج عن تفويض اللجنة وتدخل في نطاق الاتصال الدبلوماسي بين الدول . وقال إن مجارة حجج مندوب روسيا تؤدي حتماً لتقرير حياد البحر الأحمر كله ، بل وأيضاً خليج عدن وبريم ، ولا يمكن الوصول عملاً لحياذ هذه المسافات الشاسعة . ورأى أن عبارة « المياه الإقليمية المصرية » تفتح الباب لتفسيرات غير مقبولة ، ويحسن حذفها من المادة اكتفاء بتحديد التخوم المباشرة للقناة بشكل واضح .

ورد مندوب روسيا بأن منشور جرانفيل يشير لتخوم القناة والمياه الإقليمية المصرية والحصص ، وعلى هذه اللجنة أن تبحث قيمة ومدى هذه الاصطلاحات . وعليها تنفيذاً لتصريح لندن في ١٧ مارس ١٨٨٥ ، أن تضع نظاماً فعلاً يحقق حماية التخوم الحقيقية التي تشرف على مداخل القناة .

وقال مندوب بريطانيا إن كلمة التخوم تعني المناطق المجاورة مباشرة ، واقترح تحديدها في المادة بثلاثة أميال داخل البحر ابتداءً من موانئ مدخل القناة .

وعارض مندوب تركيا تحديد التخوم بثلاثة أميال ، إذ قد يفهم من ذلك تقليل النطاق المقرر بصفة عامة للمياه الإقليمية ، وبالتالي يتضمن حداً لحقوق السلطان .

وفي النهاية رأت الأغلبية أن يترك للدول تحديد نطاق المياه الإقليمية المذكورة ، وأقرت المادة الخامسة من المشروع بالصيغة الآتية :

« لما كانت القناة البحرية تظل مفتوحة في وقت الحرب ، كمر حر ، حتى للسفن الحربية التابعة للمحاربين ، تطبيقاً لنص المادة الأولى من المعاهدة الحالية ، فقد اتفقت الدول السامية المتعاقدة على أن أى حق حربى أو أى عمل عدائى أو أى عمل يكون الغرض منه التحضير مباشرة لعملية حربية لا يجوز مباشرة شئ منها داخل القناة أو فى تخومها ، وكذلك داخل موانى مداخلها ، وداخل المياه الإقليمية التابعة لمصر ، حتى لو كان الباب العالى أحد الدول المتحاربة .

ولا يجوز للسفن الحربية التابعة للمحاربين أن تتجهز أو تتمون ، داخل القناة وموانى مداخلها ، إلا للحد الضرورى جداً . ويتم مرور السفن المذكورة بالقناة فى أقصر مدة تطبيقاً للوائح المعمول بها ودون أى تأخير آخر إلا ما تنح عن ضرورات العمل . ولا يجوز أن تزيد مرابطتها بميناء بورسعيد وداخل مرفأ السويس عن أربع وعشرين ساعة ، إلا فى حالة القوة القاهرة . وفى مثل هذه الحالة تلزم بالسفر فى أقرب وقت ممكن .

ويجب دائماً أن تمر فترة أربع وعشرين ساعة بين سفر سفينة محاربة وسفر سفينة تابعة للدولة المعادية من أحد موانى المدخلين . »

(٦) إنزال وشحن القوات ومواد الحرب :

رأت اللجنة أفراد مادة خاصة بهذه المسألة بالمنطوق التالى :

« لا تنزل السفن أو تشحن ، داخل القناة وموانى مداخلها ، قوات أو ذخائر أو مواد حربية . »^(١)

ولما جرى البحث حول هذه المادة^(٢) طلب مندوب إنجلترا ، تطبيقاً للقاعدة الثانية من منشور جرانفيل ، أن يقصر هذا المنع على القناة نفسها دون موانى مداخلها ، وأن يكون ذلك فى وقت الحرب فقط وبالنسبة للمحاربين

(١) ملحق جلسة اللجنة الفرعية فى ١٩ مايو .

(٢) بجلطة اللجنة العامة فى ٤ يونيو .

وخدم . وأيد مندوب إيطاليا هذا الرأي على أن يشمل المنع في وقت الحرب
موانئ المداخل أيضا .

ونبه سير انطونى إلى أن العرف الدولى جرى على التصريح لقواد السفن
بأن يأذنوا للبحارة والجنود بالنزول للبر على سبيل الرياضة ومراعاة لصحتهم بعد
سفر طويل ، وليس لهذا العمل أدنى طابع سياسى أو عسكرى ، ويجب قصر
المادة على سفن المحاربين وقت الحرب حتى لا تحول دون هذه العادة المتبعة .

ورأى مندوب روسيا وجوب تطبيق المادة في وقت السلم والحرب . وقال ان
تطبيقها لا يعطل انزال البحارة والجنود منفردين دون أسلحة تطبيقا للعرف السابق .
وأوضح المندوب الانجليزى أنه يجوز الآن إنزال ذخائر فى السويس بموافقة
سلطات الإقليم ، وأن هذا الحق كان مقرراً قبل افتتاح القناة ، وهو لا يعطل حرية
المرور ويجب أن يظل سارياً . وقال إنه فى حالة سد القناة لأى سبب يمكن للقوات
أن تنزل للبر بأسلحتها وأمتعتها وتنقل بالسكة الحديد ، ولكن المادة المعروضة
تحول دون ذلك .

وقال المندوب العثمانى أنه لا يقر التفرقة بين وقتى السلم والحرب ، لأنه قد يفهم
من هذا جواز إنزال الجنود وقت السلم لأسباب أخرى غير ما جرت به العادة
الدولية من إنزال الجنود والمرضى فرادى ، وهذا يفتح باب منازعات سياسية أمام
الباب العالى .

ثم انتهت الأغلبية إلى إقرار المادة السادسة من مشروع المعاهدة بالمنطوق
السابق ذكره . ولكن مندوبى بريطانيا اقترحوا الصيغة الآتية : « فى وقت
الحرب لا يجوز للدول المحاربة أن تفرغ أو تشحن داخل القناة قوات أو ذخائر أو
مواد حربية » . وانضم مندوبو إيطاليا لهذه الصيغة على أن توضع عبارة « وموانئ
مدخلها » بعد عبارة « داخل القناة » .

(٧) مرور الغنائم :

نصت المادة الثالثة من المشروع الانجليزى على منع السفن الحربية المحاربة

من إدخال غنائمها بالقناة .

ولما بدأت اللجنة دراسة هذه المسألة (١) أبدى بير انطونى أن الفكرة الغالبة القانون الدولى العام أنه لا يجوز دخول الغنائم فى الموانى المحايدة إلا فى حالة القوة القاهرة . وقال إنه لا يوجد تشابه كامل بين القناة والمياه الاقليمية ، لأن الأولى طريق دولى عام ، فضلا عن أنه يترتب على منع مرور الغنائم بها تأخير الفصل فى أمرها . وعرض لافتراض عصيان بحارة المركب الغنيمة فى أثناء العبور وقال إنه لا يوجد خوف من حصول مثل هذه الحالة لأن العرف الذى بمقتضاه يقوم ربان المركب الغائمة بنقل بحارة الغنيمة على مركبه من شأنه أن يجعل المرور يتم بشكل عادى . ولهذا كله رأى عدم النص على منع مرور الغنائم ، وإخضاع هذه الحالة لمركز السفن الحربية .

وقال مندوب فرنسا إن مسألة عصيان بحارة الغنيمة ، على فرض حصوله ، مسألة تختص بتلافيها السلطات التى سيوكل لها أمر مراقبة تطبيق المعاهدة . وأيد تشبيه الغنائم بالسفن الحربية تماما لأن قواعد الفقه الخاصة بواجبات المحايدىن حيال الغنائم لم تتحدد بعد .

وبين رينو Renault (٢) ضرورة وضع نص خاص ، يقضى بتشبيه الغنائم بالسفن الحربية ، تلافيا لكل شك لأن الدول لا تأخذ بمبدأ واحد فى هذا الخصوص . ولقت مندوب انجلترا النظر لنقطة أخرى هى دخول الغنيمة فى أحد موانى مدخلى القناة إذا كانت السفينة الغائمة لا تنوى عبور القناة .

ورد المندوب الألمانى بأن اللجنة لا تختص ببحث هذه المسألة الأخيرة ، وأن السلطات صاحبة الاقليم هى التى تطبق تشريعاتها على السفن المقبوض عليها التى تقاد لمياه السويس وبورسعيد بقصد الاحتماء لا بقصد عبور القناة .

(١) بجلسة اللجنة الفرعية فى ٢٧ ابريل .

(٢) أحد فقهاء القانون الدولى ، وقد حضر هذه الجلسة لتقديم مشورته فى مسألة الغنائم .

وأثار مندوب هولندا (١) مسألة السفن المغنومة التي تحتوى فى موانئ القناة بعد هروبها من غانميا ، وعمّا إذا كانت تجبر فى هذه الحالة على مغادرة هذه الموانئ فى مدى ٢٤ ساعة مع خطورة وقوعها مرة أخرى فى أسر من هربت منهم . وقال إن البعض يرى ذلك حتى لا يتعطل المرور بسبب الازدحام الذى يسببه إقرار حق احتباء الغنائم التى تكون متبوعة بالقابضين عليها بعد هروبها منهم . ولكنه لا يقر هذا الرأى الذى يعد نكوصاً عما اعتادته الدول المحايدة من قبول احتباء السفن التجارية المتبوعة بموانئها واتخاذها ملجأ لها . وقال إنه يمكن تلافى احتمال سد القناة بسبب الازدحام عن طريق لوائح البوليس الخاصة بها . وبين أنه إذا كانت الغنينة الهاربة سفينة حربية محاربة فإنها تخضع للأحكام الخاصة بالسفن الحربية المحاربة ، وأنه من المفيد أن تعطى اللجنة للمادة تفسيراً يعمل به .

وقال مندوب فرنسا إن السفينة المقبوض عليها التى تهرب من غانميا لا تعتبر بعد هروبها غنينة .

وأخيراً أقرت اللجنة الصيغة الآتية للمادة السابعة من المشروع :

« تخضع الغنائم فى جميع الأحوال لنفس النظام الذى يطبق على السفن الحربية التابعة للمحاربين » .

وأقرت اللجنة فى الوقت نفسه التفسير الذى يقرر أن هذه المادة لا تطبق إلا على الغنائم التى فى حوزة غانميا ، أى أن السفن التجارية المغنومة إذا تمكنت من الهرب والتجأت لموانئ القناة تعامل معاملة السفن التجارية ولا تطبق عليها القواعد الخاصة بالسفن الحربية .

(٨) مرابطة السفن الحربية :

قدمت للبحث (٢) للمادة الثالثة من المشروع الفرنسى التى تقضى على المتعاهدين

(١) بجلسة اللجنة العامة فى ٨ يونية .

(٢) بجلسة اللجنة الفرعية فى أول مايو .

بعدم إبقاء السفن الحربية داخل مياه القناة ، وأن يكون لهم فقط حق المراقبة بسفینتين حریتین خفیفتین بمدخلیها .

و بین المندوب الفرنسى أن هذه المادة تؤمن حرية القناة ، وتحوى ضمانا للدول المتعاهدة وللدولة صاحبة الاقليم . ورأى تكلفتها بالنص على منع الدول المتحاربة من المراقبة بمدخلی القناة .

وأبدى مندوب انجلترا أن حق المراقبة يتضمن قيـداً على حقوق الدولة صاحبة الاقليم ، وأن القاعدة السادسة من منشور جرانفيل نقضى بأن تتخذ مصر الوسائل الضرورية لتأمين حرية المرور ، وتقرر القاعدة الثامنة منه أن الحقوق الإقليمية لمصر لا تتأثر بالتنظيم المقبل . وأوضح أن المراقبة الواردة فى المادة الثالثة المذكورة تعتبر ، إلى جانب مساهمها بحقوق السلطات صاحبة الاقليم ، ضئيلة الأهمية ولا تؤدى لحماية القناة وقت الحرب .

و بین مندوب فرنسا أن المادة الثالثة هذه وإن كانت تتضمن حداً لحقوق الدولة صاحبة الاقليم ، إلا أنها تعطى السلطات ومصر ضماناً فيما يتعلق بالقناة ، وأنه ليس هناك ، حسب القواعد العامة ، ما يمنع الدول من وضع سفن بیور سعید والسويس ، والمادة المقترحة تحد من هذا الحق وتضمن حرية المرور ، وفيها ضمان ضد كل اعتداء قد يقع على القناة .

وأوضح المندوب البريطانى أنه لا ضرر من حرمان السفن الحربية من الرسو بالقناة فى وقت السلم أسوة بوقت الحرب . ورأى الموافقة على مرابطة السفن المصرية ، و بین أن مرابطة السفن الأجنبية يعد تدخلاً فى شئون مصر الداخلية وفضل منع السفن الحربية التى توجد فى مداخل القناة ، ويمكنها تهديدها من المراقبة إطلاقاً حتى فى وقت السلم .

وأخيراً وافقت اللجنة على المادة الثامنة من المشروع بالصيغة الآتية :

« لا تبقى لدول أى سفينة حربية داخل مياه القناة (بما فيها بحيرة التمساح

والبحيرات المرة) . ومع هذا لها أن ترابط في موانئ مدخلها ، بورسعيد والسويس ،
بمراكب حرية لا تزيد عن اثنتين لكل دولة . ولا يتمتع المحاربون بهذا الحق .
ومما يجدر بالذكر هنا أن اللجنة كانت قد أقرت مبدئياً صيغة وردت بها
عبارة « الدول المتعاهدة » ، ولكنها أبدلتها ^(١) بكلمة « الدول » فقط حتى
يكون في هذا ما يفهم منه أن حكم هذه المادة لا يقتصر على الدول التي وقعت
المعاهدة ، وكذلك وضعت اللجنة كلمة « مراكب *bâtiments* » ، بالنسبة
للعدد المسووح بمراكبته بموانئ المدخلين ، بدل كلمة « سفن *vaisseaux* »
حتى يكون مفهوماً أن هذه المراكبة قاصرة على المراكب الخفيفة دون السفن
الضخمة الخطرة .

(٩) مراقبة تطبيق المعاهدة :

قدمت للبحث أمام اللجنة ^(٢) المادة الرابعة من المشروع الفرنسي الخاصة
بتأليف لجنة دولية تراقب تنفيذ المعاهدة التي توضع لضمان حرية المرور في قناة
السويس . واقترح المندوب الفرنسي الصيغة الآتية :
« تجتمع ، برئاسة مندوب تركيا ، لجنة مكونة من ممثلي الدول الموقعة على
إعلان لندن في ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ ، وينضم لها مندوب عن مصر بصفة
استشارية . ولكي تتحقق حماية القناة ، تتصل اللجنة بشركة قناة السويس للعمل
على احترام اللوائح الموضوعة للملاحة والبوليس ، وتراقب ، في حدود اختصاصها ،
تطبيق شروط المعاهدة الحالية ، وتخطط الدول بالاجراءات التي تراها لازمة
لتنفيذها . ومن المفهوم أن وظيفة اللجنة المذكورة لا تعطل أبداً حقوق السيادة
التي لجلالة السلطان . »

وأوضح مندوب فرنسا أنه عند وضع قواعد معينة يجب وضع نظام يضمن

(١) بجلسة اللجنة العامة في ٨ يوتية .

(٢) بجلسة اللجنة الفرعية في ٦ مايو .

تنفيذها ، وأن هناك فرقاً بين تنفيذ المعاهدة ومراقبة هذا التنفيذ ، فالتنفيذ يجب تركه للسلطة المحلية وشركة القناة ، وأما المراقبة فتعطى لمندوبي الدول بالاتفاق مع الدولة صاحبة السيادة .

وأيد مندوب النمسا هذا الاقتراح على أساس أن إنشاء لجنة المراقبة سيترتب عليه ضمان حرية المرور بالقناة وتنفيذ المعاهدة بواسطة التدخل الدائم المنظم من جانب جميع الدول الموقعة عليها ، وأن هذا يؤدي لتثبيت صفة الدولية التي لقناة السويس ، وأنه إذا حدث اعتداء على حياد القناة كانت هناك هيئة منظمة قائمة تبحث هذه الحالة وتقدم مقترحاتها بخصوصها .

وقال مندوب روسيا أن الاقتراح الفرنسي لا ينافي حقوق السيادة التي للسلطان لأن اللجنة المقترحة ستعاون الحكومة المصرية وستكون رياستها لمندوب تركيا .

وأبدى مندوب إنجلترا أن حكومته تعارض فكرة لجنة المراقبة ، وترى تفويض هذا الأمر لحكومة الإقليم^(١) . وقال إنه في وقت الحرب وتعرض القناة للخطر يمكن ، بدل انتظار مداولات اللجنة ، أن تتشاور الدول مباشرة ، وتتخذ من الاجراءات الدولية ما يبعد الخطر .

وأيده المندوب الإنجليزي الآخر بقوله إن الموافقة على الاقتراح الفرنسي يترتب عليها إيجاد سلطة ثالثة على شواطئ القناة بجانب الحكومة المصرية والشركة ، وأنه لا داعي لتعديل النظام القائم الذي أثبتت التجارب كفايته منذ افتتاح القناة .

وقال المندوب الروسي أن لجنة المراقبة ضرورية لحل المشاكل اليومية فضلا عن الصعوبات التي تنتج في حالي الحرب والثورة .

ونبه المندوب الألماني إلى أنه يجب النظر للمستقبل البعيد ، ولا يجوز ترك

(٣) حكومة الإقليم الذي تجرى به القناة أي الحكومة المصرية .

مصير معاهدة دولية هامة لتقدير شركة خاصة عرضة للحل حتى قبل انتهاء امتيازها . وقال إن الاقتراح الفرنسي لا يحرم حكومة الاقليم من حق استخدام قواتها عند اللزوم لتنفيذ أحكام المعاهدة ، بل إن هذا الاقتراح يسند سلطتها ويعطيها ضماناً مكملًا ، إذ ستعينها اللجنة الدولية الدائمة على إنجاز مهمتها .

وقال بير أنطوني ، مندوب إيطاليا ، إن كل ما يتعلق بإدارة قناة السويس نظمته القرمات ، وإن هذه القناة عبارة عن مضيق دولي أنشأته يد الانسان بأموال من عدة شعوب ، ويعترف القانون الدولي بحرية المضائق ، ولكنه لا يضعها تحت إشراف لجان دولية تجتمع على إقليم الدولة صاحبة شواطئها . وقال إن مصر حكومة غير تامة السيادة ، وقد تتمكن من مباشرة حق الرقابة على السفن التجارية ، ولكن الحال يتغير بالنسبة للسفن الحربية . ورأى أن اللجنة المقترحة ليست ضماناً شاملاً لتنفيذ المعاهدة ، ويصعب تحديد اختصاصها ، خصوصاً في وقت السلم ، دون الاعتداء على حقوق شركة القناة التي قد ترفض الانتقاص من سلطتها ، وأنه لا لزوم لانشاء لجنة مراقبة مادام يوجد بالقاهرة ممثلون دبلوماسيون للدول المختلفة ، عليهم ضمن توكيلهم ملاحظة تنفيذ واحترام المعاهدات ، وستكون منها المعاهدة موضوع البحث . وتطبيقاً لوجهة النظر هذه أقترح النص الآتي :

« يؤلف ممثلو الدول الموقعة على تصريح لندن ، المعتمدون بالقاهرة ، لجنة برئاسة مندوب خاص عن تركيا يعاونه مندوب مصري . وتتولى هذه اللجنة تنظيم مهمة حماية القناة ، وتتفق مع شركتها على ما يضمن احترام لوائح الملاحة والبوليس عند قيام حرب أو تهديد سلامة القناة بثورة داخلية . »

وقال مندوب فرنسا إن الصعوبات التي ترتبت على وجود القوات الانجليزية على شواطئ القناة عام ١٨٨٢ تؤيد ضرورة إيجاد سلطة للمراقبة في وقت الحرب ، وفي حالة عدم وجود هذه السلطة لا يوجد ما يضمن تنفيذ أحكام المعاهدة محل

البحث ، ولا توجد بدونها سلطة مختصة وملزمة بتقنيه الدول لمحاولات تعطيل القناة أو احتلالها والاعتداء عليها ، وأنه إذا وضع نظام كان من اللازم تقرير وسيلة تحمل الجميع على احترامه .

وقال مندوب بريطانيا ^(١) إن شركة القناة ذات مركز قوى وليست شركة خاصة ضعيفة ، ولا حاجة لمراقبة وضعها ، ولا محل للبحث الآن فيما يحدث في حالة انتهاء امتيازها لأن هذه الحالة يجب تركها للأجيال المقبلة تدبرها وفق ما تقتضيه الظروف آنئذ . وأقترح ، تحقيقاً للغرض المطلوب من المراقبة ، النص الآتي :

« تتخذ الحكومة المصرية الاجراءات الضرورية التي تؤدي لاحترام نصوص المعاهدة الحالية . وفي حالة ما إذا كانت هذه الحكومة لاتدبر الوسائل الكافية فانها يجب عليها طلب المساعدة من الباب العالي والدول الموقعة على تصريح لندن في ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ ، ويجب على المتعاهدين أن يتشاوروا فوراً ليحددوا ، باتفاق مشترك . التدابير التي تتخذ لتلبية طلبها » .

وقال مندوب ألمانيا إن الدول قد لا تتمكن من بحث الأمر بسرعة في حالة الخطر إلا إذا أحيطت مقدماً باقتراحات واضحة تحدد لها لجنة دولية تكون قائمة بمنطقة القناة بما يسهل اتفاق الدول على ما يتبع بدل ترك الأمر لمناقشات تجري داخل الحكومات ثم فيما بينها ، وربما تحتم في النهاية عقد لجنة تضع الحلول المطلوبة .

وأبدى مندوب النمسا أن الحكومة البريطانية تملك من النفوذ على القناة وداخل الشركة ما يكفل لها حماية مصالحها ، ولكن مصالح الدول الأخرى ، وإن كانت أقل نسبياً ، لا يوجد ما يضمن حمايتها للدرجة كافية . ^(٢)

(١) بجلسة اللجنة الفرعية في ١١ مايو .

(٢) اقترح مندوب هولندا ، تأييداً لفكرة لجنة المراقبة ، إدخال النص التالي في المعاهدة « يعتبر المتعاهدون كل عمل يطل المرور بالقناة وكل مخالفة عمدية لنصوص المعاهدة الحالية اعتداء على القانون الدولي » . ولم يبت في هذا الاقتراح .

وقدم مندوب إيطاليا صيغة معدلة لاقتراح زميله بير انطوني هي :
« يسهر على تنفيذ المعاهدة الحالية ممثلو الدول الموقعة عليها ، المعتمدون بمصر ،
وينبهون حكوماتهم فورا عند ارتكاب أى مخالفة أو تهديد بارتكابها . وإذا
قامت حرب أو هددت اضطرابات داخلية سلامة القناة ، يجتمع هؤلاء الوكلاء
بلا إبطاء برئاسة مندوب خاص عن تركيا ، ويشترك معهم ، بصفة استشارية ،
مندوب عن الحكومة المصرية ، وذلك للنظر فى مهمة حماية القناة والاتفاق مع
شركة السويس على ما يحقق تنفيذ لوائح الملاحة والبوليس » .

ووافق مندوب إنجلترا على مبدأ إعطاء قناصل الدول حق المشاركة فى مراقبة
تنفيذ المعاهدة ، على ألا يكون لهم اتخاذ إجراءات مباشرة ، بل مجرد إحاطة
دولهم بما يرونه . وتطبيقا لهذا اقترح ضم الفقرة التالية للصيغة التى قدمها :

« يراقب تنفيذ المعاهدة الحالية ممثلو الدول السامية المتعاهدة بمصر ، حتى
يتسكنوا من تنبيه حكوماتهم لاي مخالفة أو تهديد بمخالفة يمكن أن تقع ضد هذه
الأحكام » .

وأضاف هذا المندوب^(١) ان اختصاص لجنة المراقبة سيكون غامضا وقليل
الأمر الذى يدفع أعضائها لخلق أسباب للتدخل فى أعمال الشركة ، وسوف
لا تملك فى مواجهة السفن الحربية سلطة فعلية .

وقال مندوب روسيا ان اختصاصات هذه اللجنة ستكون عديدة ، منها مثلا
حل النزاع الذى يقوم بين الشركة والسفن الحربية ، وتحقيق الاضرار التى تسببها
هذه السفن بالقناة .

ولما تمسك كل فريق برأيه^(٢) ، أقرت الأغلبية الصيغة الآتية باعتبارها
المادة التاسعة من مشروع المعاهدة :

(١) بجلسة اللجنة الفرعية فى ١٣ مايو .

(٢) بجلستي اللجنة العامة فى ٨ و ١٣ يونيه .

« تجتمع برياسة مندوب خاص عن تركيا ، لجنة مكونة من ممثلى (١) .
المعتمدين بمصر ، وينضم لهم ، بصفة استشارية ، مندوب عن الحكومة المصرية .
والقيام بمهمة حماية القناة تتفاهم هذه اللجنة مع الجهات المختصة لضمان حرية استخدام
القناة ، وتراقب ، فى حدود اختصاصاتها ، تطبيق نصوص المعاهدة الحالية وتحيط
الدول بالتدابير التى تراها لازمة لتنفيذها . ومن المفهوم ان مهمة هذه اللجنة لا تمس
بأى شكل حقوق السيادة التى لجلالة السلطان أو حقوق وإعفاءات سمو الخديو » .
وقدم مندوب بريطانيا ، مع موافقة مندوبى إيطاليا ، الصيغة الآتية :

« يراقب تنفيذ المعاهدة الحالية ممثلو الدول الموقعة عليها ، المعتمدون بمصر ،
ويخطررون حكوماتهم ، دون تأخير ، بأى مخالفة أو تهديد بمخالفة يمكن أن تقع
ضد نصوصها . ويجتمعون بناء على دعوة أحدهم لاجراء التحقيقات اللازمة فى
حالة الحرب أو الاضطرابات الداخلية أو الاحداث الأخرى التى تهدد سلامة
أو حرية المرور بالقناة . ويحيطون بحكوماتهم بالمقترحات التى يرونها مناسبة
لضمان حماية القناة وحرية استخدامها . » (٢)

وانتهى الأمر بترك الصيغتين للعرض على الدول لتقرر ما تراه بشأنهما بالطريق
الدبلوماسى المباشر .

(١٠) تدابير تنفيذ المعاهدة :

عندما تولت اللجنة مناقشة هذه المسألة (٣) ، التى وردت فى المادة السادسة

(١) ناقشت اللجنة العامة بجلسة ٨ يونيه مسألة ادخال هولندا وأسبانيا ضمن الدول التى
يشترك ممثلوها فى لجنة المراقبة وعدم الاقتصار على ممثلى الدول الموقعة على تصريح لندن فى
١٧ مارس سنة ١٨٨٥ ، ثم استقر رأى اللجنة على ترك تعيين هذه الدول لتقدير الحكومات
باعتبار أن هذا التحديد مسألة سياسية تخرج عن اختصاصها .

(٢) كانت بريطانيا تخشى أن يؤثر وجود لجنة المراقبة على نموذها الذى اكتسبته
بمصر من سنة ١٨٨٢ .

(٣) بجلسة اللجنة الفرعية فى ١٣ مايو .

من المشروع الفرنسى والمادة الثامنة من المشروع الانجليزى ، تقدم مندوب فرنسا بالصيغة الآتية :

« تتخذ الحكومة المصرية ، فى حدود القرارات ، وبالاتفاق مع هيئة المراقبة ، التدابير الضرورية التى تؤدى لاحترام شروط المعاهدة الحالية . وإذا لم تتخذ هذه الحكومة التدابير الكافية عليها طلب المساعدة من الباب العالى والدول الأخرى الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ . ويجب أن نتشاور هذه الدول فوراً لتحديد ، باتفاق مشترك ، التدابير التى تتخذ لاجابة هذا الطلب . ولا تعطل أحكام المواد ٤ و ٥ و ٨^(١) الاجراءات التى تتخذها الحكومة المصرية أو الدول بمقتضى هذه المادة » .

وتقدم المندوب العثمانى بصيغة أخرى هى :

« لا تعطل المواد السابقة الاجراءات التى ترى حكومة جلالة السلطان أو سمو الخديو ، باسم جلالته ، ضرورة اتخاذها لتنفيذ أحكام المعاهدة الحالية . وإذا لم تدبر الحكومة المصرية الوسائل الكافية عليها أن تلجأ للباب العالى الذى يتشاور عند اللزوم مع الدول الموقعة على التصريح للاتفاق على تحديد التدابير التى تتخذ لاجابة طلبها . »

واقترح مندوب روسيا^(٢) الصيغة الآتية التى أقرتها اللجنة مبدئياً :^(٣)
« تتخذ الحكومة المصرية ، فى حدود سلطاتها المستمدة من القرارات ، وبالاتفاق مع هيئة المراقبة المذكورة فى المادة ٩ ، التدابير الضرورية التى تؤدى لاحترام تنفيذ المعاهدة الحالية . ولا تعتبر أحكام المواد ٤ و ٥ و ٨ ، باستثناء الشروط الواردة فى المادة ٤ بخصوص منع إقامة تحصينات ، عقبة فى سبيل هذه التدابير .

(١) هذه المواد الثلاث هى الخاصة بمنع التحصينات والأعمال الحربية بمنصة القناة ومراقبة السفن الحربية داخلها .

(٢) بجلطة اللجنة الفرعية فى ١٥ مايو .

(٣) مع تحفظ مندوبى انجلترا وإيطاليا على العبارة التى تشير لهيئة المراقبة .

وإذا لم تدبر هذه الحكومة الوسائل الكافية عليها الالتجاء للباب العالى الذى يتشاور مع الدول الأخرى الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ للاتفاق على تحديد التدابير التى تتخذ لإجابة هذا الطلب . »

وقد طلب مندوب تركيا^(١) حذف العبارة التى تقضى على الحكومة المصرية بالاتفاق مع هيئة المراقبة حتى لا يكون فى هذا ما يفهم منه خضوع هذه الحكومة لمراقبة الدول الأمر الذى يقيد سلطة الدولة صاحبة السيادة . وانتهى الأمر^(٢) إلى إبدال هذه العبارة بعبارة « بمراعاة الأحكام الواردة فى المعاهدة الحالية » التى لم يقبلها مندوب إنجلترا وعلق موافقته على حذفها ، ثم أقرت الأغلبية ، عداه ، الصيغة الآتية ، للمادة العاشرة من المشروع ، مع بعض التعديلات :

« تتخذ الحكومة المصرية ، فى حدود سلطاتها المستمدة من القرماتات وبمراعاة الأحكام الواردة فى المعاهدة الحالية ، التدابير الضرورية التى تؤدى لتنفيذ هذه المعاهدة . وفى حالة ما إذا كانت الحكومة المصرية لا ترتب الوسائل الكافية عليها أن تلجأ للباب العالى الذى يتشاور فى ذلك مع الدول الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس ١٨٨٥ بقصد الاتفاق بصفة مشتركة على تحديد التدابير التى تتخذ لإجابة هذا الطلب . ولا تعطل أحكام المواد ٤ و ٥ و ٦ و ٨ التدابير التى تتخذ تطبيقاً للمادة الحالية . »

(١١) الدفاع عن الأراضى المصرية :

لما بدأت اللجنة^(٤) بحث هذا الموضوع ، الذى ورد فى المادة السادسة من المشروع الفرنسى والمادة الخامسة من المشروع الانجليزى ، بين مندوب فرنسا

(١) بجلسة اللجنة العامة فى ٨ يونية .

(٢) بجلسة اللجنة العامة فى ١٣ يونية .

(٣) المادة ٦ خاصة بتحريم اترال وشحن القوات والعتاد داخل القناة وموانئها .

(٤) بجلسة اللجنة الفرعية فى ٤ مايو .

أن الدفاع عن الأراضي المصرية وثيق الصلة بحرية المرور بالقناة (١) .
وحتى لا تمس حقوق السيادة التي يملكها السلطان اقترح مندوب تركيا
النص الآتي :

« للباب العالي مطلق الحق في اتخاذ كل الوسائل الضرورية للدفاع عن الاقليم .
وإذا اعوزت الحكومة المصرية الوسائل الكافية وجب عليها الالتجاء للحكومة
جلالة السلطان التي تتشاور في ذلك عند اللزوم مع الدول » .
ونبه المندوب الانجليزي إلى ضرورة عدم حرمان حكومة الاقليم ، أي
مصر ، من حق الدفاع عن نفسها .

وأكد مندوب روسيا أن كل تهديد لمصر هو في نفس الوقت تهديد للقناة ،
ثم اقترح النص الآتي :

« لا تعتبر أحكام المواد ٤ ، ٥ ، ٨ قيداً على الاجراءات التي يحد جلالته
السلطان أو سمو الخديو ، باسم جلالته وفي حدود الحقوق المخولة له من الباب العالي ،
من الضروري اتخاذها ، بقواتها الخاصة ، للدفاع عن الاقليم واحترام أحكام
المعاهدة الحالية . وإذا كانت الحكومة المصرية لاتتخذ التدابير الكافية فان
عليها طلب المساعدة من الباب العالي الذي يتشاور في ذلك مع الدول الموقعة على
تصريح لندن في ١٧ مارس ١٨٨٥ » .

(١) عند بحث مسألة تدابير تنفيذ المعاهدة قال مندوب روسيا في اللجنة الفرعية ، بجلسة
١٥ مايو ، إن هذه اللجنة وضعت نظاماً لحرية المرور بالقناة ، ثم رأت ضرورة تقييد استثناءات
يحتسبها العمل على احترام أحكام المعاهدة والدفاع عن مصر ، وهذه الاستثناءات واحدة في
الحالتين ، ويصعب تصور حالة تهدد القناة دون أن يكون فيها تهديد للأراضي المصرية ،
والعكس ، ومع هذا النوافق هناك اختلاف ناشئ عن أن الدفاع عن أحكام المعاهدة الخاصة
بالقناة تختص به الدول المتعاهدة ، ولكن الدفاع عن باقي اقليم مصر يرجع للسلطان بموجب
حق السيادة . ولهذا رأى هذا المندوب تجزئة المادة السادسة من المشروع الفرنسي إلى مادتين ،
تخص الأولى تنفيذ المعاهدة ، وتخص الثانية الدفاع عن الأراضي المصرية . وقد أخذت اللجنة
خلا بهذا الرأي .

واقترح مندوب بريطانيا الصيغة الآتية :

« إن أحكام المواد ٤ و ٥ و ٨ من المعاهدة الحالية ، باستثناء ما يتعلق بالتحصينات ، لا تعطل الاجراءات التي يراها جلاله السلطان ، أو الحكومة المصرية ، في حدود الحقوق المخولة لها من جلالته ، ضرورية للدفاع عن الإقليم وإقرار النظام العام » .

وتقدم المندوب العثماني بصيغة أخرى هي :

« لا تعطل مواد المعاهدة الحالية حقوق الباب العالي في اتخاذ الوسائل والاجراءات التي يراها ضرورية للدفاع عن مصر ضد كل دولة محاربة ، أو في حالة الاضطراب الذي يقع بها » .

وقال مندوب إيطاليا أن هذه الصيغة تعطل حق الحكومة المصرية في الدفاع عن إقليمها ، وتعلق المسألة دائماً بإرادة الحكومة التركية ، ويجب لتلافي كل إشكال أن يكون لحكومة مصر هذا الحق .

ونبه مندوب ألمانيا إلى أن اقتراح المندوب الروسي يشمل عبارة « بقواتهما الخاصة » ويحسن إقرار ذلك حتى لا يستفيد حلفاء الدولة صاحبة الإقليم من الاستثناءات المقررة لها .

ولم يوافق مندوب إنجلترا على هذه العبارة لأنها تتضمن قيوداً على استقلال الدولة صاحبة الإقليم ، ويؤدي هذا القيد للاضرار بالقناة في حالة الاعتداء عليها فجأة .

وقال مندوب فرنسا ، تأكيداً للعبارة المذكورة ، إن اللجنة قامت على أساس المساواة المطلقة بين الدول تجاه الدولة صاحبة الإقليم .

واقترح المندوب الهولندي إضافة الفقرة التالية : « ولا يجوز أن تعوق هذه الاجراءات حرية المرور بالقناة » .

وعلى ضوء هذه المناقشات قدم المندوب الفرنسي الصيغة الآتية :

« إن القيود الواردة في المواد ٤ و ٥ و ٨ من المعاهدة الحالية ، باستثناء الشرط الوارد في المادة ٤ بخصوص إقامة التحصينات ، لا تعطل الاجراءات التي يرى جلاله السلطان أو سمو الخديو ، باسم جلالته وفي حدود الفرمانات الممنوحة له ، ضرورة اتخاذها ، بقواتهما الخاصة ، للدفاع عن مصر وإقرار النظام العام . ولا يجوز أن تعوق هذه الاجراءات حرية المرور بالقناة . »

ثم اقترح مندوب روسيا^(١) الصيغة التالية :

« إن أحكام المواد ٤ و ٥ و ٨ ، باستثناء الشرط الوارد بالمادة ٤ الخاص بمنع إقامة التحصينات ، لا تعطل التدابير التي يرى جلاله السلطان ، أو سمو الخديو باسم جلالته ، من الضروري اتخاذها ، بقواتهما الخاصة ، للدفاع عن مصر وإقرار النظام العام . ولا تعطل هذه التدابير بأي حال حرية المرور بالقناة . وإذا وجد جلاله السلطان أو سمو الخديو أن الضرورة تحتم عليهما الالتجاء للاستثناءات المذكورة وجب إعلان الدول الموقعة على تصريح لندن بذلك . »

وأخيراً أقرت أغلبية اللجنة الصيغة الآتية للمادة الحادية عشرة من المشروع :

« وكذلك لا تعطل أحكام المواد ٤ و ٥ و ٦ و ٨ التدابير التي يضطر جلاله السلطان وسمو الخديو ، باسم جلالته وفي حدود الفرمانات الصادرة له ، لاتخاذها ، بقواتهما الخاصة ، للدفاع عن مصر وحفظ النظام العام . وفي حالة ما إذا اضطر جلاله السلطان أو سمو الخديو إلى الاستفادة من الاستثناءات الواردة في المادة الحالية يجب إخطار الدول الموقعة على تصريح لندن بذلك . »

وقد طلب مندوب إنجلترا^(٢) حذف عبارتي « باسم جلاله السلطان » و « بقواتهما الخاصة » . وقال إن العبارة الأولى خاصة بالعلاقات بين السلطان والخديو وهي مسألة سياسية لا تدخل في اختصاص اللجنة ، وإن العبارة الثانية

(١) بجلطة الللجنة الفرعية في ١٥ مايو .

(٢) بجلطة الللجنة العامة في ٨ يونية .

تتضمن قيماً على حقوق الدولة صاحبة الإقليم لأنها لا تمكنها من الاستفادة بخلفائها في هذا الخصوص ، ولا لزوم لهذه العبارة مادام الرأي اتجه إلى وضع نص يقرر أن التدابير التي تتخذ « لا تكون عقبة على حرية استخدام القناة » .

ويبين مندوب فرنسا أن شرط استخدام القوات الخاصة لا يمنع تركيا ومصر من اتخاذ حلفاء ، والمقصود هنا منع الدول الأجنبية من تعطيل أحكام المعاهدة الحالية بحجة الدفاع عن مصر ، وألا يكون لحلفاء تركيا ومصر التمتع بالاستثناءات التي تركت لهما وحدهما .

وما يذكر بمناسبة المادة محل البحث أن بعض الصيغ التي قدمها بعض الأعضاء جاءت بها عبارات تقرر عدم المساس بحرية المرور ونفاذ الشرط الخاص بمنع إقامة تحصينات عند اتخاذ التدابير الاستثنائية المذكورة في النص . ثم اتجه الرأي إلى أفراد مادة خاصة بسريات الشرطين ، ليس فقط عند اتخاذ تدابير الدفاع عن مصر بل أيضاً عند مباشرة التدابير اللازمة لتنفيذ أحكام المعاهدة ، وانتهت اللجنة للموافقة^(١) على هذه المادة ، باعتبارها الثانية عشرة من المشروع ، بالصيغة الآتية :

« التدابير التي تتخذ في الحالات الواردة في المادتين ١٠ و ١١ من المعاهدة الحالية يجب ألا تعطل حرية استخدام القناة . وفي نفس هذه الحالات يظل محرماً إقامة التحصينات الدائمة » .

(١٢) تحریم الميزات الخاصة :

لما بدأت اللجنة بحث هذا الموضوع^(٢) ، الذي ورد في المادة الثانية من المشروع الفرنسي ، اقترح مندوب فرنسا النص التالي :

« اتفقت الدول السامية المتعاهدة ، تطبيقاً لمبدأ المساواة تجاه حكومة الإقليم

(١) بجلطة اللجنة العامة في ٨ يونية .

(٢) بجلطة اللجنة الفرعية في ١٥ مايو .

والذى يعد أساساً للمعاهدة الحالية ، على ألا تسعى واحدة منها ، فيما يتعلق بالقناة للحصول على ميزة إقليمية أو تجارية أو أى تفضيل فى الترتيبات التى قد تتم مستقبلاً . »

ولما تخوف مندوب إنجلترا من أن يكون فى هذا النص ما يؤثر على مصالح بريطانيا داخل الشركة أو على مهمات البحرية الانجليزية بمنطقة القناة ، رد مندوب فرنسا مقترحاً ، تلافياً لكل غموض ، إدخال كلمة « الدولية » بعد كلمة « الترتيبات » .

ورأى مندوب إيطاليا إبدال عبارة « تجاه حكومة الاقليم » بعبارة « فيما يتعلق بحرية المرور بالقناة » .

ثم ووفق مبدئياً على الصيغة الآتية ، وهى المادة الثالثة عشرة من مشروع المعاهدة :

« تنفق الدول المتعاهدة ، تطبيقاً لمبدأ المساواة فيما يتعلق بحرية المرور بالقناة ، وهو المبدأ الذى يعتبر من أسس المعاهدة الحالية ، على ألا تسعى واحدة منها للحصول لنفسها على فوائد إقليمية أو تجارية ، فيما يتعلق بالقناة ، أو تفضيل فى الترتيبات الدولية التى تتم بشأنها . »

وأثار المندوب العثمانى على هذا النص ملاحظة خاصة فقال (١) إن مركز تركيا يختلف عن مركز الدول الأخرى ، وطلب النص على استثنائها من أحكام هذه المادة ، فرد مندوب فرنسا بأن النص على استثناء تركيا من التزامات المادة موضع البحث قد يؤدى لنتائج غير مستساغة تمس حرية المرور بالقناة ، وقال إن العالم أجمع يسلم بالمركز الخاص للباب العالى بمصر ، أى أن النص لا يمس هذا المركز .

وعند مراجعة المشروع النهائى (٢) طلب مندوب تركيا إضافة عبارة

(١) بجلطة اللجنة العامة فى ٨ يونية .

(٢) بجلطة اللجنة العامة فى ١٣ يونية .

« وعدا ذلك تحترم حقوق تركيا باعتبارها الدولة صاحبة الاقليم » . ووافق الأعضاء نهائياً على المادة مع هذه الاضافة .

(١٣) مراعاة التدابير الصحية :

نبه المندوب العثماني في اللجنة ^(١) إلى ضرورة احترام حقوق الباب العالي كاملة بخصوص الاجراءات الصحية التي تطبق بالأراضي المصرية . ولأهمية هذه المسألة ، التي قد تؤثر في تطبيق أحكام المعاهدة ومنها حرية المرور ذاتها ، رأى صواب هذه الفكرة وأقرت أغلبية اللجنة ^(٢) الصيغة الآتية ، التي اعتبرت المادة السادسة عشرة من المشروع :

« لا تعطل أحكام المعاهدة الحالية التدابير الصحية التي تطبق بمصر . » ^(٣)

ختام أعمال اللجنة :

أقرت لجنة باريس ^(٤) ، دون مناقشة تذكر ، المواد ١٤ و ١٥ و ١٧ من مشروع المعاهدة بالصيغ الآتية على التوالي :

« فيما عدا الالتزامات المذكورة صراحة في نصوص المعاهدة الحالية ليس هناك ما يعطل بأي شكل حقوق السيادة التي يملكها جلالة السلطان وحقوق وإعفاءات سمو الخديو المستمدة من فرمانات . »

« اتفقت الدول السامية المتعاقدة على أن الالتزامات الناتجة من المعاهدة الحالية لا تحدد بمدة صكوك امتياز الشركة العالمية لقناة السويس . »

(١) بجلسة اللجنة الفرعية في ٢٧ ابريل .

(٢) بجلسة اللجنة العامة في ١٣ يونية

(٣) امتنع مندوب إنجلترا عن إبداء رأيه بصدد هذه المادة لعدم وجود تعليمات لديه من حكومته بخصوص هذه المسألة ، وأخيراً أقرت الحكومة البريطانية إدراج هذه المادة في المشروع النهائي الذي انتهت إليه مباحثاتها مع الحكومة الفرنسية بصدد قط الخلاف في مشروع لجنة ١٨٨٥ . (شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٤) .

(٤) بجلستي اللجنة الفرعية في ٨ و ١٥ مايو و جلسة اللجنة العامة في ٨ يونية .

« تلزم الدول السامية المتعاهدة بأن تحيط الدول التي لم توقع المعاهدة الحالية علمائها وتدعوها للانضمام إليها . »

وقد أبدى مندوب تركيا ^(١) بخصوص أولى هذه المواد أن المقصود بها حماية حقوق السلطان والحديو ، بعكس ما قد يفهم من ظاهر عبارتها من أن هناك قيوداً على هذه الحقوق . وأقرت اللجنة وجهة النظر هذه .

وبهذا أنجزت لجنة باريس مهمتها بعد أن جمعت سائر المواد التي انتهى إليها الرأي في شكل مشروع اتفاق لعرضه ، مع وجهات النظر المعارضة لبعض مواد ^(٢) ، على حكومات الدول الممثلة فيها لقبوله كمعاهدة خاصة بحرية المرور بقناة السويس . ^(٣)

(١) بجلسة اللجنة العامة في ١٣ يونية .

(٢) بجلسة اللجنة العامة في ١٣ يونية ، وهي آخر جلساتها ، قدم مندوباً بريطانيا باسم حكومتها تحفظاً عاماً على المشروع ، غير الاعتراضات على بعض مواد ، مضمونه ألا تطل المعاهدة المقترحة حرية الحكومة البريطانية في العمل بمصر وفق ما تقتضيه الحالة الاستثنائية الناتجة عن الاحتلال البريطاني لهذا الإقليم طالما كانت هذه الحالة قائمة . وظل هذا التحفظ قائماً حتى بعد إقرار المعاهدة نهائياً . وسندرسه تفصيلاً في الفصل الأول من الباب الثالث .

(٣) مشروع اللجنة :

هذه هي مواد مشروع المعاهدة مجتمعة :

المقدمة — « إن حكومات . . . رغبة منها في وضع ميثاق اتفاق يقرر نظاماً نهائياً يؤدي لضمان حرية استخدام قناة السويس البحرية ، في كل وقت ولجميع القول ، ويكمل أيضاً النظام الذي تسير عليه الملاحة بهذه القناة بمقتضى فرمان جلالة السلطان ، المؤرخ ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ (٢ من ذي القعدة سنة ١٢٨٢) الذي صدق على الامتيازات الصادرة من سمو الحديو ، قد عينوا مندوبيهم ، وهم وهؤلاء بعد التحقق من صحة تفويضهم ، قبلوا المواد التالية » :

المادة ١ — « تكون قناة السويس البحرية دائماً حرة ومفتوحة ، في وقت الحرب ووقت السلم ، لكل سفينة تجارية أو حربية ، دون تمييز لجنسيتها . وعليه انفتحت القول السامية المتعاهدة على عدم ارتكاب أى عائق على حرية استخدام القناة ، في وقت الحرب ووقت السلم . ولا تخضع القناة أبداً لمباشرة حق الحصر » .

المادة ٢ — « تسجل الدول السامية المتعاهدة ، اعترافاً منها بأن قناة المياه العذبة لا غنى عنها للقناة البحرية ، التزامات سمو الحديو تجاه الشركة المالكة لقناة السويس فيما يتعلق بقناة المياه العذبة . وتلتزم بعدم المساس بأي شكل بسلامة هذه القناة وفروعها ، التي لا تكون وظيفتها محلاً لأي محاولة لتعطيلها » .

== المادة ٣ — « كذلك تلزم الدول السامية المتعاقدة باحترام مواد ومؤسسات ومنشآت واشغال القناة البحرية وقناة المياه العذبة » .

المادة ٤ — « لا يقام أى حصن يمكن أن يستخدم فى عملية هجومية ضد القناة البحرية على قطة تشرف عليها أو تهددها . وأى قطة تشرف على مجراها أو مدخلها أو تهددها لا يجوز احتلالها عسكريا » .

المادة ٥ — « لما كانت القناة البحرية تظل مفتوحة فى وقت الحرب ، كمر حر ، حتى للسفن الحربية التابعة للمحاربين ، تطبيقا لنص المادة الأولى من المعاهدة الحالية ، فإن الدول السامية المتعاقدة تتفق على أن أى حق حربى أو أى عمل عدائى أو أى عمل يكون الغرض منه التحضير مباشرة لعملية حربية لا يجوز مباشرة شئ منها داخل القناة أو فى تخومها ، وكذلك داخل موانى مداخلها ، وداخل المياه الإقليمية التابعة لمصر ، حتى لو كان الباب العالى أحد الدول المتحاربة . ولا يجوز للسفن الحربية التابعة للمحاربين أن تتجهز أو تتنوع ، داخل القناة وموانى مداخلها ، إلا للحد الضرورى جداً . ويتم مرور السفن المذكورة بالقناة فى أقصر مدة تطبيقا للوائح المعمول بها ودون أى تأخير آخر إلا ما نتج عن ضرورات العمل . ولا يجوز أن تزيد مرابطتها بميناء بور سعيد وداخل مرفأ السويس عن أربع وعشرين ساعة ، إلا فى حالة القوة القاهرة . وفى مثل هذه الحالة تلزم بالسفر فى أقرب وقت ممكن . ويجب دائماً أن تمر فترة أربع وعشرين ساعة بين سفر سفينة محاربة وسفر سفينة تابعة للدولة المعادية من أحد موانى المدخلين » .

المادة ٦ — « لايجوز للسفن أن تفرغ أو نشحن داخل القناة وموانى مدخلها قوات أو ذخائر أو مواد حربية » .

المادة ٧ — « تخضع القنائم ، فى جميع الأحوال ، لنفس نظام السفن الحربية التابعة للمحاربين » .

المادة ٨ — « لا تبقى الدول داخل مياه القناة (بما فيها بحيرة التمساح والبحيرات المرة) أى مركب حربية . ومع هذا لها أن ت رابط ، فى موانى المدخلين فى بور سعيد والسويس ، بمراكب حربية لا يتجاوز عددها اثنتين لكل دولة . وهذا الحق لا يتمتع به المحاربون » .

المادة ٩ — « تجتمع ، برئاسة مندوب خاص عن تركيا ، لجنة مكونة من ممثلى ... المعتمدين بمصر ، وينضم لهم ، بصفة استشارية ، مندوب عن الحكومة المصرية . وللقيام بمهمة حماية القناة تفاهم هذه اللجنة مع الجهات المختصة لضمان حرية استخدام القناة ، وتراقب فى حدود اختصاصاتها ، تطبيق نصوص المعاهدة الحالية وتحيط الدول بالتدابير التى تراها لازمة لتنفيذها . ومن المفهوم أن مهمة هذه اللجنة لا تمس بأى شكل حقوق السيادة التى لجلالة السلطان أو حقوق وإعفاءات سمو الخديو » .

المادة ١٠ — « تتخذ الحكومة المصرية ، فى حدود سلطاتها المستمدة من الأوامر وبمراعاة الأحكام الواردة فى المعاهدة الحالية ، التدابير الضرورية التى تؤدى لتنفيذ هذه المعاهدة . وفى حالة ما إذا كانت الحكومة المصرية لا ترتب الوسائل الكافية ، عليها أن تلجأ للباب ==

المبحث الثالث

مفاوضات الحكومات

تركت لجنة باريس عام ١٨٨٥ للحكومات المختصة أمر اتخاذ الخطوات اللازمة للوصول لاتفاق نهائى بخصوص القناة على أساس ما انتهت اليه هذه اللجنة . وقد تولت الحكومة الفرنسية تبليغ وثائق أعمال اللجنة للدول التى اشتركت فيها . وبناء على رغبة هذه الدول قامت الحكومتان الفرنسية والبريطانية

= العالى الذى يتشاور فى ذلك مع الدول الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ بقصد الاتفاق بصفة مشتركة على تحديد التدابير التى تتخذ لاجابة هذا الطلب . ولا تعطل أحكام المواد ٤ و ٥ و ٦ و ٨ التدابير التى تتخذ تطبيقاً للمادة الحالية » .

المادة ١١ — « لا تعطل أحكام المواد ٤ و ٥ و ٦ و ٨ التدابير التى يضطر جلاله السلطان وسمو الخديو ، باسم جلالته وفى حدود القرارات الصادرة له ، لاتخاذها ، بقواتها الخاصة ، للدفاع عن مصر وحفظ النظام . وفى حالة ما إذا اضطر جلاله السلطان أو سمو الخديو إلى الاستفادة من الاستثناءات الواردة فى المادة الحالية يجب إخطار الدول الموقعة على تصريح لندن بذلك » .

المادة ١٢ — « التدابير التى تتخذ فى الحالات الواردة فى المادتين ١٠ و ١١ من المعاهدة الحالية يجب ألا تعطل حرية استخدام القناة . وفى نفس هذه الحالات يظل محرماً إقامة التحصينات الدائمة » .

المادة ١٣ — « اتفقت الدول السامية المتعاقدة ، تطبيقاً لمبدأ المساواة فيما يتعلق بحرية استخدام القناة ، وهو المبدأ الذى يعد من أسس المعاهدة الحالية ، على ألا تسعى واحدة منها ، فيما يختص بالقناة ، للحصول على فوائد إقليمية أو تجارية أو مميزات فى التنظيمات الدولية التى تجب فى هذا الخصوص . هنا مع مراعاة حقوق تركيا باعتبارها الدولة صاحبة الاقليم » .

المادة ١٤ — « فيما عدا الالتزامات المذكورة صراحة فى نصوص المعاهدة الحالية ليس هناك ما يعطل بأى شكل حقوق السيادة التى يملكها جلاله السلطان وحقوق وإعفاءات سمو الخديو المستمدة من القرارات » .

المادة ١٥ — « اتفقت الدول السامية المتعاقدة على أن الالتزامات الناتجة من المعاهدة الحالية لا تحدد بمدة صكوك امتياز الشركة الحالية لقناة السويس » .

المادة ١٦ — « لا تعطل أحكام المعاهدة الحالية التدابير الصحية التى تطبق بمصر » .

المادة ١٧ — « تلتزم الدول السامية المتعاقدة بأن تحيط الدول التى لم توقع المعاهدة الحالية علماً بها وتدعوها للاضطلاع إليها » .

بمحادثات متبادلة لتسوية ما كان محل خلاف بلجنة باريس مما ورد في بعض المواد التي انتهت إليها هذه اللجنة ، وهي المواد ٥ و ٦ و ٩ و ١٠ و ١١ الخاصة بتقييد حقوق المحاربين وإزالة وشحن القوات والعتاد ومراقبة تطبيق المعاهدة وتدابير تنفيذها والدفاع عن مصر . وستفصل فيما يلي ماتم بخصوص كل من هذه المواد على حدة حتى تم الاتفاق عليها بين الحكومتين ، ثم حصولها على موافقة الدول الأخرى على المشروع النهائي (١) :

(١) المادة الخامسة (الخاصة بتقييد حقوق المحاربين بمنطقة القناة) (٢) :

وقع الخلاف بصدد هذه المادة بخصوص نطاق المنطقة التي تجاور القناة والتي لا يجوز أن يرتكب بها أى عمل حربي أو عمل يقصد به التحضير مباشرة للعمليات الحربية .

واقترحت حكومة باريس ، تقريرا لوجهات النظر ، أن تعدل الفقرة محل الخلاف وينص على أن العمل المذكور لا يجوز مباشرة « داخل القناة أو تخومها وكذلك داخل موانئ مداخلها أو داخل المياه الإقليمية عند طرفي القناة » . وبهذا تحدد نطاق المياه الإقليمية وقصرت على المنطقة التي تقع حول طرفي القناة بعد أن كان النص الذي انتهت إليه لجنة باريس يذكرها دون تخصيص .

وردت حكومة لندن بأن الاقتراح الفرنسي وإن كان يقصر نطاق المياه الإقليمية على ما يجاور مدخلي القناة إلا أن كلمة « تخوم » الواردة به غامضة وقد تفسر بشكل غير مقبول لدرجة تجعلها تتجاوز نطاق المياه الإقليمية ، وأنه إذا

(١) جمعت وثائق هذه المفاوضات في مجموعة بعنوان : « - Négociations relatives au règlement international pour le libre usage du Canal de Suez. »

(٢) وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ١٥ و ٣ - و ٢٨ و ٤٧ و ٥٦ (رسائل حكومة فرنسا للحكومة البريطانية في ٢٤ مارس و ٨ يولية و ٨ نوفمبر سنة ١٨٨٦ . و رسائل الثانية للأولى في ١٩ مايو و ٢٢ أكتوبر سنة ١٨٨٦) .

كان الأمر غير هذا المدلول فإنها تكون زائدة لأنها في هذه الحالة تدخل ضمنا في هذه المياه ، وأن الاقتراح الانجليزي يمتاز على هذا الاقتراح بأنه يعطى نطاق المياه الإقليمية مسافة محددة هي ثلاثة أميال بحرية .

وكان رد الحكومة الفرنسية أن اقتراح إنجلترا وإن كان له ميزة التحديد إلا أنه يضيق مسافة المياه الإقليمية ويحددها بشكل لا يكفي في هذا العصر ، إذ أن القانون الدولي كان قد حدد عرض المياه الإقليمية بثلاثة أميال على أساس أن هذه المسافة هي أقصى مدى لتذيفة المدفع ، وقد زاد هذا المدى كثيرا في الأزمنة الأخيرة ، ووجد أن قاعدة الثلاثة أميال أصبحت غير كافية . ولهذا السبب الأخير رأت الحكومة الفرنسية تضمين ذلك في كلمة « تخوم » . ثم انتهت إلى قبول وجهة نظر حكومة إنجلترا .

وعادت حكومة لندن تعترض على عبارة « أي عمل الغرض منه التحضير مباشرة لعملية حرية » على أساس أن المنع ، وهو يمتد للقناة وموانئ مداخلها قد يجر إلى أن لا يكون في إمكان الحكومة البريطانية أن ترسل في حالة الحرب من ميناء السويس قوات أو ذخائر تعبر مصر برا وتكون وجهتها الهند ، إذ قد يفسر هذا بأنه تجهيز للحرب ، خصوصا وحالة الحرب حالة واسعة قد تشمل الحرب بين دول موقعة على المعاهدة أو بين دول موقعة وأخرى غير موقعة أو بين دول أجنبية عنها بالمرّة ، وأن هذا ليس قصد واضع مشروع الاتفاق ، لأنه من استخدام كلمة « مباشرة » وكذلك من مجموع النص يتضح أن العبارة محل الخلاف ترمى للأعمال العدائية ضد القناة ، وأنه دفعا للشك يحسن إبدال هذه العبارة بعبارة « أي عمل الغرض منه تعطيل حرية الملاحة بالقناة » .

وأجابت الحكومة الفرنسية بأن هذا الاعتراض أساسه رغبة بريطانيا في أن تتمكن من أن تنقل من السويس قوات انجليزية ، معسكرة حاليا بمصر ، للهند وأستراليا والشرق الأقصى ، وهذه حالة وقتية باعتراف حكومة لندن ، ويمكن

حلها بأن يضاف في الخاتمة « بروتوكول » منفصل تحدد فيه الحكومة البريطانية مدة معقولة يكون لها فيها بصفة استثنائية الحق في شحن قوات من ميناء السويس ، إذ لا داعي لأن يترتب على هذه الحالة المؤقتة تعديل معاهدة قصد بها مراعاة المستقبل بشكل دائم .

وأخيرا اتفقت الحكومتان على المادة محل البحث (١) ، وظهرت الفقرة الأولى منها ، التي كانت موضع الخلاف ، بالمنطوق التالي :

« لما كانت القناة البحرية تقال مفتوحة في وقت الحرب كمر حر حتى لسفن المحارلين الحرية تطبيقا للمادة الأولى من المعاهدة الحالية ، فقد اتفق المتعاهدون على أن أى حق حربى أو أى عمل عدائى أو عمل يكون الغرض منه تعطيل حرية الملاحة بالقناة ، لايجوز مباشرة داخل القناة وموانئ مدخلها ، وكذلك فى مسافة ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانئ ، حتى لو كان الباب العالى واحدا من الدول المتحاربة » .

وأبلغت الحكومة الفرنسية فى خطابها للدول بعد انتهاء محادثاتها مع الحكومة البريطانية ، أنها قد اتفقت مع هذه الحكومة على أن يستثنى من القوات التى يحرم انزالها أو شحنها الجنود المرضى المجردون من السلاح الذين يوضعون بالمستشفيات العسكرية بالسويس وبورسعيد . (٢)

(٢) المادة السادسة (الخاصة بانزال وشحن القوات والعتاد) : (٣)

كان رأى مندوبى بريطانيا فى لجنة باريس ، أن يكون عدم جواز انزال

(١) شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٤ و ٣٩٥ .

(٢) وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ١٠٤ (خطاب فرنسا للدول فى ١٧ نوفمبر ١٨٨٧) .

(٣) وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ١٦ و ٢٤ و ٢٩ و ٤٥ و ٤٩ (رسائل الحكومة

الفرنسية للحكومة البريطانية فى ٢٤ مارس و ٨ يونية و ٨ نوفمبر سنة ١٨٨٦ . ورسائل الثانية للأولى فى ١٩ مايو و ٢٢ أكتوبر سنة ١٨٨٦) .

وشحن القوات والعتاد قاصرا على داخل القناة في وقت الحرب فقط وبالنسبة للدول المحاربة وحدها . ولكن حكومة فرنسا رأت أن هذا التحديد ضيق جدا ، وأن اصطلاح « في وقت الحرب » غامض لأن الحرب تعد موجودة باستمرار تقريبا على هذه النقطة أو تلك على وجه العموم ، وبالتالي هناك دائما دول يسرى عليها وصف « الدول المحاربة » ، وكذلك لا فائدة من قصر النص على القناة وحدها دون موانئ مدخلها . ورغم هذا فقد اقترحت هذه الحكومة من جديد لتقريب وجهات النظر الصيغة الآتية :

« في وقت الحرب لا تنزل الدول المحاربة أو تشحن ، داخل القناة وموانئ مداخلها ، قوات أو عتاد أو مواد حربية » .

ونبتهت حكومة باريس إلى ضرورة الاحتفاظ بعبارة « وموانئ مداخلها » لأنه يصعب عملا اعتبار القناة منفصلة عن الموانئ الواقعة عند طرفيها ، وأنه من التناقض أن يحذف من المادة السادسة عبارة ووفق عليها في المادة الخامسة .

وأجابت الحكومة البريطانية بأن القاعدة الثانية من منشور جرانفيل ، التي هي أساس هذه المادة ، ذكرت القناة وحدها ، وأنها لا توافق على توسيع النص حتى يشمل بورسعيد والسويس ، لأنه قد يترتب على هذا في حالة قطع الملاحة بالقناة ، مثلا ، عدم إمكان شحن قوات أو عتاد للهند في وقت الحرب من ميناء السويس ، وتكون هذه القوات قد عبرت مصر برا بموافقة حكومة الاقليم ، الأمر الذي يضر بمصالح بريطانيا بالهند والشرق .

وتمسكت الحكومة الفرنسية بضرورة مد الحظر لموانئ مدخلي القناة حتى تتمتع بالضمانات التي لاغنى عنها لسلامة هذا الطريق الدولي . وردت على تخوف بريطانيا ، من عدم امكانها إرسال قوات للهند ، نفس الرد الذي أوردته بصدد المادة الخامسة من أن هذه حالة مؤقتة يمكن حلها بواسطة « بروتوكول » خاص مؤقت .

وفي النهاية قدمت إنجلترا مشروعا ، قبلته الحكومة الفرنسية ، وظهرت به المادة محل البحث بالمنطوق التالي :

« في وقت الحرب لا يجوز للدول المحاربة أن تنزل أو تشحن داخل القناة وموانئ مدخلها قوات أو ذخائر أو مواد حربية . وفي حالة المانع العرضي ، داخل القناة ، يجوز في موانئ المدخلين إنزال أو شحن قوات مقسمة إلى جماعات لا تتجاوز الواحدة منها ألف رجل مع المواد الحربية التي تناسبهم . » (١)

(٣) المادة التاسعة (الخاصة بمراقبة تطبيق المعاهدة) : (٢)

نبيه في البداية إلى أن حكومتى هولندا واسبانيا طلبتا من الحكومة الفرنسية ، في ردّها على تبليغها إياها نتائج أعمال لجنة ١٨٨٥ ، أن تمثل مع الدول الأخرى ، الموقعة على تصريح لندن ، في الهيئة المقترحة لمراقبة تطبيق المعاهدة . وأجابت فرنسا بأنه روعي في تشكيل الهيئة من ممثلي الدول الكبرى أن هذه الدول قد تقع على عاتقها مسئولية شاقة في حالة مخالفة أحكام المعاهدة ، ويحسن تجنب الدول الأخرى مخاطر هذه المسئولية (٣) . ثم انتهى الأمر بالنص على أن توكل هذه المهمة لممثلي جميع الدول الموقعة على المعاهدة ، ومنها هولندا واسبانيا .

ولما بدأت المفاوضات بين حكومتى باريس ولندن ، أبدت الحكومة الفرنسية أن شقة الخلاف ضيقة بين المادة التاسعة التي انتهت إليها اللجنة والاقتراح الانجليزي ، لأن إنجلترا قبلت مبدأ إعطاء ممثلي الدول بمصر مراقبة تطبيق

(١) شارل رو ، برزخ وقتة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٥ .

(٢) وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ١٦ و ٢٤ و ٢٩ و ٤٦ و ٤٩ و ٥٣ و ٧٥ و ٨٠ (رسائل حكومة باريس للحكومة البريطانية في ٢٤ مارس و ٨ يونية و ٨ نوفمبر سنة ١٨٨٦ و ٣ سبتمبر سنة ١٨٨٧ . ورسائل الثانية للأولى في ١٩ مايو و ٢٢ أكتوبر سنة ١٨٨٦ و ٤ مايو و ١٩ أغسطس سنة ١٨٨٧) .

(٣) رسائل متبادلة بين الحكومة الفرنسية وممثليها في هولندا وأسبانيا في ٢٦ يونية و ١٦ و ٢٤ يولية سنة ١٨٨٥ (ملحقة بمجموعة وثائق ومحاضر اللجنة الدولية بباريس عام ١٨٨٥ ، ص ٢٢٩ وما بعدها) .

المعاهدة ، والمادة كما رأتها اللجنة لم تقل أكثر من أنهم « يكلفون » بذلك . وأبدت هذه الحكومة أن الصيغة الانجليزية نقصر اجتماع ممثلي الدول على الحالات الخطيرة المحدودة كالحرب والاضطرابات الداخلية ، ولكن من الملائم توسيع نطاق هذه الحالات والنص على اجتماعهم « في كل ظرف يهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها » . وتطلب إنجلترا أن يكون اتصالهم في هذه الأحوال مع حكوماتهم ، والأجدي ، كما ترى الحكومة الفرنسية ، أن يتصلوا بالحكومة المصرية مباشرة ويقدموا لها الاقتراحات اللازمة ، وهذا لا يمنعهم من إخطار حكوماتهم بما يرونه .

وأخيراً رأت الحكومة الفرنسية أن تنتهى المادة بعبارة « وعلى أى حال ، يجتمعون مرة في السنة لاستعراض سلامة تنفيذ المعاهدة » ، لأن من الصواب أن يكون للوكلاء الذين يكلفون بمراقبة تنفيذ المعاهدة فرصة الاجتماع مرة كل سنة على الأقل لهذا الغرض .

ولهذا كله اقترحت هذه الحكومة الصيغة الآتية :

« يكلف بمراقبة تنفيذ المعاهدة الحالية ممثلو الدول الموقعة عليها ، المعتمدون بمصر . ويجتمعون عند ما تجد حالة تهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها ، بناء على دعوة أحدهم ، وتحت رئاسة عميدهم ، لأجراء التحقيقات اللازمة . ويحيطون الحكومة المصرية بالمقترحات التي يرونها مناسبة لحماية حرية المرور بالقناة . وعلى أى حال ، يجتمعون مرة في السنة للتحقق من سلامة تنفيذ المعاهدة . »

وأجابت حكومة لندن بأنها تعترض على النص على اجتماعهم « مرة في السنة » ، لأن هذا يعطى عمل القناصل صفة منظمة مستديمة وهو مالا تقبله الحكومة البريطانية . ورأت أن إعطاء القناصل حق توجيه مقترحات للخديو بدل حكوماتهم قد يؤدي بهم إلى التدخل في شئون الحكومة المحلية ، وهذا أمر غير مقبول .

وردت الحكومة الفرنسية بأن النص على اجتماع القناصل مرة في السنة الغرض منه ألا يسقط تفويضهم الخاص بالرقابة بمرور الزمن ، وأن هذه دورات قليلة ، وسوف لا يكون لممثلي الدول في أغلب اجتماعاتهم السنوية إلا التحقق من عدم حدوث شيء غير عادي في السنة التي سبقت الاجتماع ، وأن استعراض الحالة كل سنة سيشر هؤلاء المندوبين بواجبهم ويحول دون أن يصبح إشرافهم خيالياً بحتاً .

وعن الاعتراض الخاص بانصال ممثلي الدول بالخدو مباشرة رأت الحكومة الفرنسية أن هذا مرجعه أن الحكومة المصرية هي صاحبة الصفة في اتخاذ تدابير حماية القناة ومن الملائم أن يوجه لها مباشرة التنبيه بالحالات التي تكون فيها هذه التدابير ضرورية ، وأنه لا محل للخوف من احتمال إساءة القناصل استخدام مهمتهم للتدخل في شئون الحكومة الخديوية ، بل بالعكس هذا الوضع أفضل لهذه الحكومة ، إذ لو فوضنا أمر تنبيهها للدول ذاتها لكان لهذا التنبيه صفة أشد وأقوى مما لو جاء من القناصل ، وفي هذا بعض المساس بالاستقلال الذي يتمتع به الخديو تحت السيادة العثمانية ، وأنه يمكن تفادي احتمال الضغط من جانب القناصل على الحكومة الخديوية بوضع صيغة تجعل واجب هؤلاء محصوراً في إحاطة هذه الحكومة بالأخطار التي تهدد حرية المرور وسلامة القناة ، وتحقيقاً لهذا اقترحت حكومة باريس الصيغة الآتية للمادة محل البحث :

« يكلف بمراقبة تنفيذ المعاهدة الحالية ممثلو الدول الموقعة عليها ، المعتمدون بمصر . ويجتمعون عندما تجد حالة تهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها ، بناء على دعوة أحدهم وتحت رئاسة عميدهم ، لإجراء التحقيقات اللازمة . ويجب عليهم إحاطة الحكومة المصرية بالخطر الذي يتوقعونه ، لتتخذ هذه الحكومة التدابير اللازمة لحماية القناة وحرية استخدامها . وعلى أي حال يجتمعون مرة في السنة لاستعراض سلامة تنفيذ المعاهدة » .

وأقرت بريطانيا لحد كبير وجهة نظر الحكومة الفرنسية ، واقترحت الصيغة الآتية :

« يقوم بمراقبة تنفيذ هذا الاتفاق ممثلو الدول الموقعة عليه ، المعتمدون بمصر ، وممثل عن الحكومة المصرية ، وذلك إذا طرأت ظروف من طبيعتها تهدد حرية المرور بالقناة . ويجتمعون ، بناء على دعوة عميدهم ، لاستعراض الظروف الخطيرة والتحقق منها ، ويخطررون الحكومة المصرية بها لتمكن من اتخاذ التدابير الضرورية لحماية القناة وحرية المرور بها . ويجتمعون على أى حال ، مرة في السنة للتحقق من ان الاتفاق قد روعى بدقة » .

وقد جدت مهمة أخرى توكل لممثلي الدول ، بعد أن أثارت الحكومة الانجليزية فكرة « منطقة القناة » بالنسبة للتخوم البرية بجانب المجرى ، وقررت أن تطبيق القواعد التي توضع الآن للقناة على شقة من الأرض على جانبيها يخلق صعوبات وإشكالات كبيرة ، إذ لو طبقنا قاعدة أنها تكون مفتوحة لمرور جميع الدول لكان من الواضح أن تصبح هذه المناطق أرضا مشاعا لا إقليميا محايدا ، وتكون كل دولة حرة في أن ترسل لها قوات عسكرية بأى عدد ، وإذا أخضعنا هذه الأراضي لنظام الحياد لكان دخولها ممنوعا حتى بناء على طلب الخديو ، ومعنى هذا قتلها دون حاكم الاقليم الذي يقع بداخله هذا الجزء ، وهذا وضع شاذ ليس له سوابق في القانون الدولي أو في العمل ، فضلا عما في هذا النظام من مساس بسيادة السلطان وهو مالا يقبله هذا الأخير ، وليس في منشور جرانفيل ولا في تصريح مارس ١٨٨٥ ما يشير إلى أن القناة تشمل شيئا آخر غير الجزء المغطى بمياهها . ولهذا رأت انجلترا جعل النظام الذي تقرره النصوص الحالية قاصرا على القناة نفسها ، أى مجراها المائى وحده .

وأقرت حكومة باريس هذه الفكرة الأخيرة ، ورأت بخصوص المنطقة المتاخمة لمجرى القناة أنه يكفي أن لا يأتى الخديو أو الباب العالي أو الدول فيها

ما يعطل حرية الملاحة ، وأن يكون للنصوص الواردة في المعاهدة والخاصة بضمان حرية المرور في مجرى القناة أثر كاف يحول دون أن تستخدم المنطقة المتاخمة لأغراض تجعل الضمانات الموضوعة لمجرى الماء وهما . ولتحقيق هذا الغرض رأت هذه الحكومة إضافة فقرة في آخر المادة التاسعة بحيث تصبح صيغة هذه المادة كما يلي :

« يكلف بمراقبة تنفيذ المعاهدة الحالية ممثلو الدول الموقعة عليها ، المعتمدون بنصر . ويجتمع هؤلاء عند حدوث أى ظرف يهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها ، بناء على دعوة أحدهم ، وتحت رئاسة عميدهم ، لمباشرة التحقيقات اللازمة . ويحيطون الحكومة الخديوية بالخطر الذى يروونه لتتخذ التدابير اللازمة لحماية القناة وحرية استخدامها . وعلى أى حال يجتمعون مرة كل سنة لاستعراض سلامة تنفيذ المعاهدة . ويطلبون على الخصوص الغاء كل عمل وتفریق كل حشد على أى جانب من جانبي القناة ، يكون الغرض منه أو يؤدى لعرقلة حرية الملاحة وسلامتها التامة . »

وقبلت الحكومة البريطانية في النهاية هذا النص ، على أن توجه الدعوة لاجتماع القناصل من ثلاثة من بينهم .^(١)
(٤) المادة العاشرة (الخاصة بتدابير تنفيذ المعاهدة)^(٢) :

عند وضع هذه المادة ، في لجنة ١٨٨٥ ، لم يوافق مندوب بريطانيا على ذكر عبارة « وبالشروط المذكورة في المعاهدة الحالية » . وقد بينت الحكومة الفرنسية لحكومة لندن أن مندوب الأخيرة كان يقصد بعدم الموافقة على هذه العبارة أن لا تنقيد حكومته بالمادة التاسعة الخاصة بالرقابة ، ومادام الاتفاق قد تم على المادة المذكورة فلا محل للاعتراض ، خصوصاً وأن هذه عبارة شكلية كان

(١) شارل رو ، يرزخ وقتة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٥ و ٣٩٦ .

(٢) وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ١٧ و ٣١ و ٤٦ (رسائل الحكومة الفرنسية لحكومة لندن في ٢٤ مارس و ٨ يونية سنة ١٨٨٦ - ورساله الثانية للأولى في ٢٢ أكتوبر سنة ١٨٨٦) .

من السهل حذفها عند بداية المناقشات الأولى ، ولكن حذفها الآن ، بعد أن أقرتها اللجنة ، قد يفسر بما يضعف قوة المعاهدة ويوحى بأن الحكومة المصرية لا تنقيد بشروط المعاهدة الحالية عند تصرفها بمقتضى هذه المادة .

وأجابت الحكومة البريطانية بوجوب ترك الحرية التامة للحكومة المصرية فيما يختص بالدفاع عن قناة السويس ، وأنه كان المقصود في البداية بالعبارة محل الاعتراض أن يتصرف الخديو بالاشتراك مع لجنة المراقبة المذكورة في المادة التاسعة ، ومادامت الحكومة الفرنسية قد قبلت صيغة أخرى للمادة المذكورة فلم يعد لهذه العبارة لزوم ، فضلا عن أنه يجب أن يراعى أن كل مادة تمس استقلال الخديو تتعارض مع القواعد ٤ و ٦ و ٨ من منشور جرانفيل .

وأخيراً قبلت الحكومتان النص كما قرره اللجنة ، مع تعديلات شكلية طفيفة (١) .

(٥) المادة الحادية عشرة (الخاصة بتدابير الدفاع عن مصر) (٢) :

اعترضت الحكومة البريطانية من البداية على عبارة « بقواتهما الخاصة » الواردة بهذه المادة التي خصصتها لجنة باريس لمسألة الدفاع عن الأراضي المصرية . وقد بينت الحكومة الفرنسية أن الغرض من هذه العبارة ألا يتمكن حلفاء مصر والباب العالي من ارتكاب أعمال عسكرية على القناة لأن هذا يخالف روح المعاهدة ، وأن لا محل لأن تخشى الحكومة الانجليزية أن تؤدي هذه العبارة لحرمان حكومتى الباب العالي والخديوم من إبرام محادثات . ولتبيد كل شك اقترحت حكومة فرنسا

(١) شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٦ .

(٢) وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ١٧ و ٣٢ و ٤٧ و ٥٠ و ٥٤ و ٥٥ و ٥٦ و ٥٧ و ٦٤ و ٦٥ و ٧٥ (رسائل الحكومة الفرنسية للحكومة البريطانية في ٢٤ مارس و ٨ يونية و ٨ نوفمبر سنة ١٨٨٦ و ٥ مايو و ٢ يونية و ٨ يولية سنة ١٨٨٧ . ورسائل الثانية للأولى في ٢٢ أكتوبر سنة ١٨٨٦ و ٤ و ١١ مايو و ١٨ يولية و ١٩ أغسطس سنة ١٨٨٧) .

إضافة عبارة « في منطقة القناة » فتكون صيغة المادة كالآتي :
« وكذلك لا تكون شروط المواد ٤ و ٥ و ٦ و ٨ عقبة على التدابير التي يرى جلالة السلطان أو سمو الخديو ، تطبيقا للقرمانات الصادرة له ، من اللازم اتخاذها للقيام ، بقواتهما الخاصة ، بالدفاع عن الاقليم وإقرار النظام العام ، في منطقة القناة . »

وأوضحت الحكومة الفرنسية أن شرط استخدام قوات الخديو والسلطان فقط يسرى على قناة السويس وحدها دون باقي مصر ، وهذا هو سبب إضافة عبارة « في منطقة القناة » ، وأن هذا الشرط يؤيده مبدأ المساواة بين الدول تجاه القناة والدفاع عنها ، وإذا قيل إنه ، حتى بعد قصر مداه على منطقة القناة ، يتضمن اعتداء على حقوق الدولة صاحبة القناة ، فإن هذا القول معناه أن المعاهدة بأكملها تتضمن هذا الاعتداء لأنها تضع نظاما للقناة يقيد ، لحدا ، حرية الخديو والسلطان في التصرف في منطقتها ، ويلزمهما باتباع الشروط الواردة بمواد هذه المعاهدة .

وأصرت الحكومة الإنجليزية على اعتبار شرط استخدام القوات الخاصة ، حتى مع حصره في منطقة القناة ، قيда على حرية الخديو التامة في التصرف فيما يتعلق بالدفاع عن مصر ومنها هذه المنطقة ، مع حلفاء أو بدونهم ، تطبيقا للقاعدة الثامنة من منشور جرانفيل ، وأنه لما كانت فكرة لجنة المراقبة قد استبعدت فإن الخديو يجب أن يتخذ تحت مسؤوليته تدابير الدفاع عن القناة ، وإذا حرم عند الخطر المفاجيء من الاستنجد بقوات أجنبية فإن في هذا تعريض القناة لخطر جسيم .

ولكى تنفادى الحكومة البريطانية المناقشة حول العبارات السابقة تقدمت بالصيغة الجديدة الآتية :

« لا يتعارض هذا الاتفاق مع أى تدبير يكون لازما للدفاع عن مصر وسلامة القناة . »

وقد رأت الحكومة الفرنسية أن هذا الاقتراح الأخير يتعارض لحد كبير مع المسائل الواردة في المادة ١١ محل البحث ، وإن المعاهدة وضعت للقناة وحدها دون باقي مصر ، فلا مبرر للابتعاد عن هذا المدى وإدخال ما لا يتعلق بالقناة ، هذا فضلا عن أن الاقتراح لا يبين صراحة من الذي يتخذ التدابير المذكورة ومن الذي يقدر لزومها .

وأجابت إنجلترا بأنه يصعب فصل حالة مصر عن حالة القناة بشكل مطلق خصوصا وأن القناة تتكون من جزئين ، المجرى المائى ومسافة على الشاطئ من الجانبين . وقالت إن الخديو هو الذى يقرر التدابير التى تتخذ وينفذها بقواته الخاصة وقوات حلفائه .

وأوضحت حكومة باريس أن الصيغة التى تقترحها إنجلترا تبطل عمليا الضمانات المرغوب تقريرها لحياذ القناة ، ولا يكون هذا الحياذ إلا وهما إذا كان الدفاع عن هذا الطريق ، عندما يجد حادث عارض فى ظروف مجهولة ، لا ينفذ بواسطة مصر والباب العالى فقط بل أيضا بواسطة حلفاء غير معروفين ، وأنه إذا سمحت مصر والباب العالى لدولة ما أن تتدخل على القناة فإن الدول الأخرى ترى نفسها فى حل من اتفاقية أضحت بهذا التدخل ورقة غير ذات مفعول ، ولا توجد دولة أوربية ، من الدول التى تهتمها حرية القناة ، تقبل أن تترك الدفاع عن مصالحها فيها للحلفاء المحتملين لمصر والباب العالى ، وإن لهما الأخيرين حرية التحالف للدفاع عن إقليم مصر فيما هو خارج عن القناة ، وتقوم المفاوضات الحالية على مبدأ أن القناة يمكن تمييزها عن باقي مصر وضمانها بحياذ خاص ، ويمكن ، لهذا الغرض ، تحديد منطقة القناة فى البر كما حددت من جهة البحر . ورأت الحكومة الفرنسية تعديل الفقرة الأخيرة ، من النص الذى اقترحتته على الوجه الآتى :

« من المفهوم أن النصوص السابقة لا تعطل التدابير التى تتخذها الحكومة

الخديوية والباب العالي ، صاحب السيادة ، للدفاع عن سلامة إقليم مصر خارج المنطقة التي تطبق عليها الاتفاقية الحالية » .

وقالت حكومة إنجلترا انه إذا كانت القوات التي تهدد القناة بما يدخل في إمكان الخديو والسلطان التغلب عليها فانه يسهل في هذه الحالة التغلب عن وجهة النظر التي تمحول لهما الاستعانة بحلفاء ، ولكن الموقف يتغير إذا جاء هذا التهديد من جانب قوات متفوقة .

وأجابت حكومة باريس بأن سلامة القناة إذا تعرضت لعدوان القبائل المجاورة فان قوات الخديو تكفي لردّها ، وإذا تعرضت لثورة داخلية كان هناك عادة وقت يسمح لممثلي الدول بمباشرة مهمتهم الموكولة إليهم بالمادة التاسعة وإخطار الحكومة المصرية وحكوماتهم بالتدابير التي يرونها ، وإذا أعوزت الخديو الوسائل اللازمة فإنه يلجأ للباب العالي الذي يتفق مع الدول على التدابير التي تتخذ تطبيقاً للمادة العاشرة ، ولكن إذا جاء تهديد القناة من جانب دولة موقعة على الاتفاقية فان هذا يعد نقضا لها ، خصوصا المادة الأولى منها ، ويفقدها قوتها الإلزامية ، ويكون لمصر والباب العالي حرية التصرف لدفع هذا العدوان ، بحلفاء أو بدون حلفاء .

وترى الحكومة الفرنسية ان سلامة القناة يضمنها بشكل فعال تدخل الدول جملة أو امتناعها ، باخلاص ، جملة ، إذ هذا أفضل من العمل المستقل من جانب دولة بمفردها ، حتى لو تصرفت باسم الباب العالي أو الخديو وكحليفة لهما ، ومن ثم لا حاجة للالتجاء لحلفاء خصوصيين للدفاع عن القناة ، وأنه إذا كان لابد من تدخل حلفاء فإنه يازم أن يكون هؤلاء الحلفاء هم جميع الدول الموقعة على المعاهدة بدون استثناء .

وأخيرا أقرت إنجلترا عبارة « بقواتهما الخاصة » ، وقبلت وجهة النظر التي تقول باستعادة كل دولة حريتها في العمل وعدم تقيدها بنصوص المعاهدة في حالة

وقوع الاعتداء من جانب دولة موقعة عليها . وقالت انه في حالة الاضطرابات الداخلية يكون للدول حق حماية سفنها التي تمر بالقناة .

نهاية المفاوضات :

في ١٢ أكتوبر ١٨٨٧ وجهت حكومة لندن للحكومة الفرنسية مشروعا كاملا يتضمن التعديلات التي اتفق عليها والتي ينشأ بخصوص المواد السابقة التي كانت محل خلاف (١) . ويتفق هذا المشروع في باقي مواده مع المشروع الذي وضعته لجنة باريس ، عدا المادة الرابعة من هذا الأخير فقد حذفت لأنها أصبحت في الواقع زائدة بعد التعديلات التي أدخلت على المادتين التاسعة والثانية عشرة الواردتين به ، سواء داخل اللجنة المذكورة أو بين حكومتى لندن وباريس . (٢)

وبعد اتفاق هاتين الحكومتين ، قامت الحكومة الفرنسية ، في ١٠ و ١٢ نوفمبر ١٨٨٧ ، بإخطار حكومات الدول التي اشتركت في لجنة باريس عام ١٨٨٥ بنصوص الاتفاق وجميع الوثائق المتعلقة به ، تمهيدا للتوقيع النهائي عليه . وقد وافقت الحكومات المختلفة على النصوص المعروضة ، ولكن تأخر التوقيع النهائي بسبب طلبات أثارها الباب العالى منها أن تكون رئاسة لجنة القناصل ، المكلفة بمراقبة تنفيذ المعاهدة ، لمندوب عثمانى بدل عييد الهيئة السياسية (٣) ، وطلب وضع استثناء يحول دون أن تكون أحكام هذه المعاهدة

(١) شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٤ وما بعدها .

(٢) ترتب على حذف المادة الرابعة من مشروع اللجنة تغيير أرقام المواد النهائية .

(٣) في ٤ فبراير سنة ١٨٨٨ طلبت حكومة مصر من الحكومة البريطانية أن تكون رئاسة اجتماعات القناصل لمندوب عن الحكومة المصرية . ولم تحقق هذه الرغبة في النصوص النهائية إلا في حالة غياب المندوب العثماني عن رئاسة الاجتماعات السنوية (الملف 1871، Canal de Suez: Libre usage du Canal de Suez- Projet de Convention entre l'Angleterre et la France ، محفوظات وزارة الخارجية) .

عقبة على الاجراءات التي ترى الحكومة العثمانية من الضروري اتخاذها لحماية ولاياتها الواقعة على شواطئ البحر الأحمر ، وأخصها اليمن والحجاز ، لأنه لو قامت ثورة مثلاً في تلك البقاع أثناء انشغال تركيا في حرب مع دولة أخرى فإن تطبيق معاهدة القناة بدقة على ماتخذها الحكومة العثمانية من تدابير لقمع هذه الفتنة يعرقل جهودها لحد كبير .

وقد ردت الحكومتان الفرنسية والانجليزية بأنه ليس من المقبول إيقاف اجتماعات الهيئة السياسية ، التي تدعو إليها الأحداث المفاجئة ، لحين وصول مندوب خاص عن تركيا . ومع ذلك وافقتا فقط على أن تكون الاجتماعات السنوية للقنصل تحت رئاسة مندوب عثماني . وقبلت تركيا ذلك .

وأقرت الحكومتان المذكورتان ، استناداً للحجج التي قدمتها تركيا ، أن توضع في آخر المادة العاشرة ، من المشروع النهائي ، الفقرة التالية : « ومن المفهوم أيضاً أن شروط المواد الأربع المذكورة (٤ و ٥ و ٧ و ٨ من المشروع النهائي) لا تعطل بأي شكل التدابير التي ترى الحكومة الامبراطورية العثمانية من الضروري اتخاذها ، بقواتها الخاصة ، للدفاع عن ممتلكاتها الأخرى الواقعة على الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر . »

وفي ٢٦ ١٠ ١٨٨٨ تم التفاهم نهائياً بين الباب العالي وفرنسا وانجلترا . وفي ٢٥ يونية وجهت الدعوة للدول للتوقيع على الاتفاق (١) . وقد جمعت كل المواد وصيغت في قالب قانوني في شكل معاهدة وقعها بالاستانة في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ مندوبو جميع الدول التي اشتركت في وضعها ، وتم تبادل وثائق التصديق عليها بهذه المدينة في ٢٨ ديسمبر ١٨٨٨ . وهامى :

نص المعاهدة :

« باسم الله القدير

إن رئيس الجمهورية الفرنسية ، وجلالة امبراطور ألمانيا وملك بروسيا ،

(١) شارل رو ، برزخ وقلة السويس ، جزء ٢ ، ص ١٠٨ و ١٠٩ .

وجلالة امبراطور النمسا وملك بوهيميا وملك المجر الرسولى ، وملك اسبانيا النائية عنه الملكة الوصية على العرش ، وجلالة ملكة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وارلندا وامبراطورة الهند ، وجلالة ملك إيطاليا ، وجلالة ملك الأراضي المنخفضة ودوق لكسمبورج ، وجلالة امبراطور سائر الروسين ، وجلالة امبراطور العثمانيين (١) ، رغبة منهم فى أن يقرروا ، بصك اتفاق ، نظاماً نهائياً يضمن ، فى كل وقت ولجميع الدول ، حرية استخدام قناة السويس البحرية ، ويكمل أيضاً النظام الذى خضعت له الملاحة بمقتضى فرمان جلالة السلطان ، المؤرخ فى ٢٢ فبراير ١٨٦٦ (٢ من ذى القعدة ١٢٨٢) (٢) ، والمصدق على الامتيازات الصادرة من سمو الخديو ، قد عينوا مندوبيهم المفوضين ، وهم :

..... (أسماء مندوبى كل دولة)

وهؤلاء ، بعد أن تبادلوا وثائق تفويضهم التام ووجدوها صحيحة ومطابقة للأصول المرعية ، اتفقوا على المواد الآتية :

المادة الأولى : تكون قناة السويس البحرية على الدوام حرة ومفتوحة ، سواء فى وقت الحرب أو فى وقت السلم ، لكل سفينة تجارية أو حرية دور تمييز جنسيتها .

وعليه اتفقت الدول السامية المتعاقدة على ألا تمس بأى شكل حرية استخدام القناة ، سواء فى وقت الحرب أو فى وقت السلم .
ولا تخضع القناة أبداً لمباشرة حق الحصر .

(١) هذه هى الألقاب الرسمية لرؤساء الدول التسع التى وقت الماهدة ، وهى على التوالى : فرنسا والمانيا والنمسا وأسبانيا وبريطانيا وإيطاليا وهولندا (الأراضي المنخفضة) وروسيا وتركيا .

(٢) التاريخ الصحيح لفرمان السلطان هو ٢ من ذى الحجة سنة ١٢٨٢ (١٩ مارس سنة ١٨٦٦) ، أما ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، فهو تاريخ الاتفاق الذى تم بين الخديو والشركة وانصب عليه فرمان المذكور (مجموعة "Concessions, Conventions, the Sultan's Firman", ١٨٨٢ ، ٠٠٠ ، وثيقة ١٤ ، ص ٤٤ . شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ١ ، ص ٤٩٠ . فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٠٨) .

المادة الثانية : إن الدول السامية المتعاقدة ، اعترافاً منها بأن قناة المياه العذبة لاغنى عنها للقناة البحرية ، تسجل التزامات سمو الخديو تجاه الشركة العالمية لقناة السويس فيما يختص بقناة المياه العذبة ، وهى الالتزامات المنصوص عليها فى الاتفاق المؤرخ ١٨ مارس ١٨٦٣ ، التى تشمل بيانا وأربع مواد .
وتلتزم بالأتمس بأى شكل سلامة هذه القناة وفروعها ، التى لايجوز أن تكون مهمتها محلاً لأى محاولة لتعطيلها .

المادة الثالثة : وكذلك تلتزم الدول السامية المتعاقدة باحترام أدوات ومؤسسات ومبانى وأشغال القناة البحرية وقناة المياه العذبة .

المادة الرابعة : لما كانت القناة البحرية تظل مفتوحة فى وقت الحرب كمر حر ، حتى للسفن الحربية التابعة للمحاربين ، تطبيقاً للمادة الأولى من المعاهدة الحالية ، فقد اتفقت الدول السامية المتعاقدة على أن أى حق حربى أو أى عمل عدائى أو أى عمل يكون الغرض منه تعطيل حرية الملاحة بالقناة لايجوز مباشرة داخل القناة وموانى مدخلها ، وكذلك داخل مسافة ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانى ، حتى لو كانت الامبراطورية العثمانية إحدى الدول المتحاربة .

ولايجوز للسفن الحربية التابعة للمحاربين أن تزود أو تتمون ، داخل القناة وموانى مدخلها ، إلا للحد الضرورى جداً . ويتم عبور هذه السفن بالقناة فى أقصر مدة تطبيقاً للوائح السارية ، ودون أى تأخير آخر غير ماينتج عن ضرورات العمل . ولايجوز أن تتجاوز مرابطتها ، فى بورسعيد ومرفأ السويس ، أربع وعشرين ساعة ، إلا فى حالة القوة القاهرة القاهرة . وفى هذه الحالة ، تازم بالسفر فى أقرب وقت ممكن . ويجب دائماً أن تمر فترة أربع وعشرين ساعة بين خروج سفينة محاربة ، من أحد موانى المداخل ، وسفر سفينة تابعة للدولة المعادية .

المادة الخامسة : فى وقت الحرب لايجوز للدول المحاربة أن تنزل أو تأخذ ،

داخل القناة وموانئ مداخلها ، قوات أو ذخائر أو مواد حربية . ولكن ، في حالة المانع العرضي داخل القناة ، يجوز ، داخل موانئ المداخل ، أخذ أو إنزال قوات مقسمة إلى جماعات لا تتجاوز الواحدة منها ١٠٠٠ رجل مع اللهجات الحربية التي تناسبهم .

المادة السادسة : تخضع القناتم من جميع النواحي لنفس النظام الخاص بالسفن الحربية التابعة للمحاربين .

المادة السابعة : لا تبقى الدول أى سفينة حربية داخل مياه القناة (بما فيها بحيرة التمساح والبحيرات المرة) .

ومع ذلك ، يجوز لها أن تضع ، في موانئ المداخل : بيور سعيد والسويس ، مراكب حربية لا يتجاوز عددها مراكبين لكل دولة . وهذا الحق لا يتمتع به المحاربون .

المادة الثامنة : يكلف بمراقبة تنفيذ المعاهدة الحالية وكلاء الدول الموقعة عليها المعتمدون بمصر . ويجتمعون عند كل ظرف يهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها ، بناء على دعوة ثلاثة من بينهم وتحت رئاسة عميدهم ، لأجراء التحقيقات اللازمة . ويحيطون الحكومة الخديوية بالخطر الذي يتبينونه حتى تتخذ هذه الحكومة التدابير التي تكفل حماية القناة وحرية استخدامها .

وعلى أى حال ، يجمعون مرة في السنة للتحقق من سلامة تنفيذ المعاهدة . وتعد هذه الاجتماعات الأخيرة برئاسة مندوب خاص تعينه لهذا الغرض الحكومة الامبراطورية العثمانية . ويجوز لمندوب خديوى أن يشترك أيضا في الاجتماع ويرأسه في حالة غياب المندوب العثماني .

وعليهم بصفة خاصة أن يطلبوا القاء كل عمل أو تفريق كل حشد ، على أحد جانبي القناة ، يمكن أن يكون الغرض منه أو يؤدي للمساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة .

المادة التاسعة : تتخذ الحكومة المصرية ، في حدود سلطاتها المستمدة من
الفرمانات وبالشروط الواردة في المعاهدة الحالية ، التدابير اللازمة التي تحمل على
احترام تنفيذ المعاهدة المذكورة .

وفي حالة ما إذا كانت الحكومة المصرية لا تدبر الوسائل الكافية ، عليها
الاستئجاب بالحكومة الامبراطورية العثمانية ، وهذه تتخذ التدابير الضرورية لاجابة
هذا الطلب ، وتبلغ ذلك إلى علم الدول الأخرى الموقعة على تصريح لندن ، في
١٧ مارس ١٨٨٥ ، وتتفاهم معها ، عند اللزوم ، في هذا الموضوع .
ولا تعتبر أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ عقبة في سبيل التدابير التي تتخذ
تطبيقا للمادة الحالية .

المادة العاشرة : وكذلك لا تكون أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ عقبة دون
التدابير التي يضطر جلاله لسلطان وسمو الخديو ، باسم جلالته وفي حدود
الفرمانات الممنوحة لسموه ، إلى اتخاذها ، بقواتها الخاصة ، لضمان الدفاع عن
مصر وإقرار النظام العام .

وفي حالة ما إذا اضطرب جلاله السلطان أو سمو الخديو إلى الاستفادة من
الاستثناءات المذكورة في المادة الحالية ، فانه يجب على الحكومة الامبراطورية
العثمانية أن تحيط الدول الموقعة على تصريح لندن علما بذلك .

ومن المتفق عليه أيضا أن أحكام المواد الأربع المذكورة لاتعوق ، بأي
حال ، التدابير التي ترى الحكومة الامبراطورية العثمانية ضرورة اتخاذها ،
بقواتها الخاصة ، لضمان الدفاع عن ممتلكاتها الأخرى الواقعة على الشاطئ الشرقي
للبحر الأحمر .

المادة الحادية عشرة : ان التدابير التي تتخذ في الحالات المذكورة في المادتين
٩ و ١٠ من المعاهدة الحالية يجب ألا تعوق حرية استخدام القناة .
وفي نفس هذه الحالات ، يحرم اطلاقا انشاء تحصينات دائمة تقام خلافا
لأحكام المادة ٨ .

المادة الثانية عشرة : اتفقت الدول السامية المتعاقدة ، تطبيقاً لمبدأ المساواة فيما يتعلق بحرية استخدام القناة ، وهو المبدأ الذي يعتبر أحد أسس المعاهدة الحالية ، على ألا تسعى واحدة منها ، للحصول على فوائد اقليمية أو تجارية أو امتيازات في الترتيبات الدولية التي قد تتم مستقبلاً فيما يتعلق بالقناة . ومع هذا نصان حقوق تركيا باعتبارها الدولة صاحبة الاقليم .

المادة الثالثة عشرة : فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها صراحة في نصوص المعاهدة الحالية ، ليس هناك أى مساس بحقوق السيادة التي لصاحب الجلالة الامبراطورية السلطان وحقوق وامتيازات سمو الخديو المستمدة من القرارات .

المادة الرابعة عشرة : اتفقت الدول السامية المتعاقدة على أن الالتزامات الناتجة عن المعاهدة الحالية لا تنقيد بمدة صكوك امتياز الشركة العالمية لقناة السويس .

المادة الخامسة عشرة : لا تعوق أحكام هذه المادة التدابير الصحية المعمول بها في مصر .

المادة السادسة عشرة : تتعهد الدول السامية المتعاقدة بأن تبلغ هذه المعاهدة للدول التي لم توقعها وتدعوها للانضمام اليها .

المادة السابعة عشرة : يصدق على المعاهدة الحالية ويتم تبادل وثائق التصديق عليها في مدة أقصاها شهر أو أقل إن أمكن .

وإثباتاً لما تقدم وقع المفوضون هذه المعاهدة ووضعوا عليها أختامهم .
تم بالآستانة في اليوم التاسع والعشرين من شهر أكتوبر عام ألف وثمانمائة وثمانية وثمانين .

..... (توقيعات المتدوين) »

الفصل الثاني

أحكام معاهدة ١٨٨٨

وأينا في الفصل السابق كيف تمت صياغة المواد الواردة في هذه المعاهدة حتى انتهت بالشكل الحالي . وسنقتصر في هذا الفصل على تحليل هذه المواد وترتيب أحكامها التي ترجع إلى خمس نقط رئيسية تتضمن حرية المرور وضماناتها والنصوص الخاصة بتنفيذ المعاهدة واستثناءات من بعض أحكامها وبعض مسائل ختامية .

المبحث الأول

حرية المرور

١ - المبدأ العام :

حرية المرور بقناة السويس هي الهدف الرئيسي الذي أرادته الدول وسعت إلى تحقيقه والاتفاق على تقريره وتنظيمه .

وقد هدفت معاهدة ١٨٨٨ أساساً إلى هذا المبدأ ، ونصت عليه بأوسع عبارة ، فتقول مقدمتها إن الغرض منها الاتفاق على نظام نهائى يؤدي لضمان حرية استخدام قناة السويس البحرية في كل وقت ولجميع الدول ، ونصت المادة الأولى على أن تكون قناة السويس البحرية دائماً حرة ومفتوحة في وقت الحرب ووقت السلم لكل سفينة تجارية أو حرية دون تمييز لجنسيتها .

ب - قيود على المبدأ العام :

الحرية إن لم تكن منظمة انقلبت إلى فوضى . وحرية المرور بقناة السويس كما قررتها المعاهدة ، ليست مطلقة دون رابط ، بل توجد شروط يجب على السفن أن تتبعها حتى تتمتع بالمرور دون تعطيل . والمقصود بالبحث هنا الشروط العامة

الدائمة التي لا تنقيد بوقت معين أو ظرف محدد أو نوع السفن ، أى أن كل سفينة تطلب للمرور سواء كانت تجارية أو حربية ، فى وقت السلم أو وقت الحرب ، تخضع لهذه القيود وإلا حرمت من المرور إذا استلزم الأمر هذا الحرمان .
وتتلخص هذه الشروط والقيود فى النقاط الآتية : احترام أحكام المعاهدة ، وتنفيذ لوائح شركة القناة ، ودفع الرسوم ، ومراعاة التدابير الصحية ، وعدم مزاوله النقل غير المشروع ، وأن لا تكون السفينة بحالة تهدد سلامة القناة ، والخضوع للضرورات العملية ، على التفصيل الآتى :

(١) احترام أحكام المعاهدة :

من يعتدى على معاهدة لا يحق له الاحتماء بضماناتها ولا يتمتع بأحكام كان هو أول من خالفها ، فالسفينة التى تتجاهل نصوص معاهدة ١٨٨٨ وترتكب ما نهت عنه أحكامها ، كأن تعتدى على منطقة القناة بارتكاب أعمال العدوان بداخلها أو المراقبة بشكل تجرمه مواد المعاهدة ، لا يحق لها أن تتمسك بالحقوق المقررة لها ، ويجوز للسلطة التى تتولى تنفيذ المعاهدة أن تتخذ حيل هذه السفينة سائر التدابير الكفيلة بجعلها تحترم النظم المقررة حتى لو أدى الأمر إلى منعها من المرور ، إذا لم يكن هناك مفر من هذا المنع .

(٢) تنفيذ لوائح الشركة :

قناة السويس عبارة عن مجرى صناعى ضيق ، ولهذا كان من اللازم أن تضع السلطات التى حفرتها قواعد تنظم المرور بها حتى لا تتعطل الفائدة منها إذا تركت بغير إشراف على حركة السفن المارة . وهذه القواعد هى اللوائح التى وضعتها شركة القناة بالاتفاق مع السلطة المحلية ، وقبلت الدول العمل بها . وقد ورد ذكرها فى المادة الرابعة من المعاهدة الحالية بالقول إن مرور السفن الحربية يتم فى أقصر مدة طبقا للوائح المطبقة . وكذلك أشير إليها ضمنا فى المقدمة التى تقول إن الغرض من المعاهدة تكملة النظام الذى وضع للملاحة بمقتضى فرمان السلطان

والامتيازات التي أصدرها حاكم مصر ، ولوائح الشركة تعتبر ملحقة بهذه المواثيق .
وداخله ضمن هذا النظام .

وقد شملت هذه اللوائح عدة أحكام خاصة بتنظيم الملاحة ، كتحديد سرعة السفن أثناء مرورها بمجرى القناة وترتيب أفضلية المرور وتحديد وقت دخول القناة ونظام السير بها ودلالة السفن والمرور ليلا وغير هذا من الترتيبات المعمول بها .

(٣) دفع الرسوم :

قامت بحفر القناة شركة خاصة بإذن السلطات صاحبة الإقليم برؤوس أموال مختلفة . ومن البديهي تعويض المساهمين في تنفيذ هذا المشروع نظير أموالهم ، ومن العدل أيضاً ضمان قدر من الربح يتقاضونه على أسهمهم . والمورد الطبيعي لهذه الالتزامات المالية هو الرسوم التي تجبى من السفن التي تتمتع بالمرور من هذا الطريق . وقد ذكرت هذه الرسوم من البداية في عقود الامتياز الخاصة بالمشروع ، وحددت لها نسب معينة تؤديها كل سفينة تطلب عبور القناة .

(٤) مراعاة التدابير الصحية :

نصت المعاهدة في المادة ١٥ على أن لا تعوق أحكامها الاجراءات الصحية السارية في مصر . والحق ان هذا قيد طبيعي يهدف لصيانة الجنس البشرى من الأوبئة والأمراض الفتاكة ، خصوصا تلك التي تنتقل بسرعة بالعدوى . فلو فرض أن سفينة أبحرت من ميناء بالشرق الأقصى تفشت به الكوليرا ، ونقلت من هذا الميناء أغذية أو مسافرين دون اتخاذ الاحتياطات الصحية اللازمة ودون أن يكون معها من الأوراق والأدلة ما يثبت سلامة هذه المواد أو هؤلاء الأشخاص من هذا الوباء ، لكان من اللازم إخضاع هذه السفينة لتدابير دقيقة ، كالحجر وغيره ، قبل مرورها بالقناة ، بل قد يصل الأمر لمنعها من المرور بالكلية إذا لم تكن هناك وسيلة فعالة غير هذا الاجراء لتفادى هذا الشر الذي قد تنشره بمرورها في موانئ

القناة ثم موانئ أوربا وغيرها . ولا يعقل أن تعرض الألوف للفناء ضحية مبدأ حرية المرور الذي ما وضع إلا لفائدة الجنس البشري ، فإذا ما ثبت أنه في حالة من الحالات يؤدي للإضرار بالبشرية لما كان هناك أدنى مبرر لاحترام تطبيقه في هذه الحالة .

(٥) مشروعية النقل :

هناك أنواع من التجارة والنقل اتفقت الدول على تحريمها لمناقضتها للاخلاق أو القانون الدولي أو حقوق الانسان . وقد تطورت هذه المحرمات مع الزمن وكان بعضها مشروعا في سالف الأيام ثم حرم بمعاهدات لاحقة أو تبعا لارتفاع مستوى الأخلاق الدولية . ومن هذه الأعمال التي كانت سائدة قديما القرصنة والاتجار في الرقيق^(١) . وكانت القرصنة على نوعين ، مشروعة تقوم بها قوات وسفن مأجورة تستخدمها الدول في حروبها ، وغير مشروعة يقوم بها الأفراد لحسابهم الخاص للنهب والسلب في عرض البحار ، ثم جاء مؤتمر باريس سنة ١٨٥٦ ، الذي أعقب حرب القرم ، وحرّم القرصنة بنوعيتها .

وقد قررت المعاهدة أن قناة السويس مفتوحة لجميع أنواع التجارة . ومن الطبيعي أن الدول ، وقد قررت مبدأ حرية المرور بأوسع معانيه ، ارادته تسهيلات للتجارة والنقل المشروعين . وإذا كانت هذه الدول قد وضعت بعض الأعمال ، كالقرصنة والنخاسة ، خارج قانون المدنية ووصفتها بأنها نشاط ضد الجنس البشري وفيها اهدار آدمية بني الإنسان ، فإن هذه الأعمال لا تتمتع بالتسهيلات التي تقرر دوليا للنشاط التجاري المشروع . ولهذا فإن سفن القرصان ، وكذلك السفن التي تستخدم للاتجار في الرقيق لا يمكن إجازة مرورها بقناة السويس ، لأن هذه السفن وهذه التجارة وما شاكلها طريدة في كل مكان تأوى اليه وليس لها من حماية القانون الدولي وقواعد المعاهدات أدنى نصيب .

(١) أحمد موسى ، Essai sur le Canal de Suez ص ٦٧

وننبه إلى أن المقصود بهذا المنع البات الأعمال التي استقر اجماع العالم على تحريمها ، ولكن هناك أعمالا جديداً تحريمها فيما بعد يقتضى موافق السلام ، وأهمها عهد عصبة الأمم وميثاق الأمم المتحدة ، وتنطوي تحت اصطلاحات مختلفة ، كالأعمال التي ترتكب في حالة « الحرب غير المشروعة » ، وهذه كلها لازالت غير مستقرة في الضمير العالمي ولم تصبح بعد قواعد راسخة في القانون الدولي ولم يتفق عليها اجماع العالمي ، ولهذا يكون من المغالاة أن نقرر من البدء أن سفن الدول التي ترتكب هذه الأفعال تحرم من المرور بقناة السويس تطبيقاً لمعاهدة ١٨٨٨ .

(٦) مراعاة سلامة القناة والملاحة :

قد لايسمح اتساع مجرى القناة أو عمقه بمرور سفينة ضخمة الحجم ، اما باستحالة هذا المرور أو تعذره أو خشية أن يسبب اضراراً بالقناة أو منشآتها ، وقد تكون السفينة التي تطلب المرور مصابة بعطب شديد بحيث يخشى احتمال غرقها أو جنوحها داخل المجرى بما يسبب تعطيل المرور وانسداد القناة ، وفي مثل هذه الأحوال يجوز للسلطات المختصة أن ترفض مرور مثل هذه السفن طالما كانت الأسباب التي تمنع مرورها قائمة .

(٧) الضرورات العملية :

قد تحتم الظروف أن تؤخر السلطات المختصة مرور السفن مدة من الزمن لأسباب عملية كأن تكون القناة مشغولة بمرور حوض عائمة من أحواض السفن يكون منقولاً من ميناء لآخر ، أو تكون حكومة الإقليم في حاجة لإقامة كوبرى على القناة لمرور خط سكة حديد أو طريق عام فيستلزم الأمر إخلاء مجرى القناة بعض الوقت حتى يتم ارساء ركائز الكوبرى وثبيت أجزائه ، أو تحتاج الشركة لأجراء بعض الإصلاحات أو الأشغال في منشآت القناة أو مجراها .

وهذه التدابير وأمثالها تؤدي عملاً ، في أغلب الأحيان ، لتأخير المرور دون

أن يكون لأرباب السفن الحق في الاحتجاج على هذا التأخير استنادا لأحكام معاهدة ١٨٨٨ ، إذ لا تعد أمثال هذه الحالات اعتداء على حرية المرور كما قررتها هذه المعاهدة ، ما دامت الملاحة تستأنف بمجرد انتهاء هذه الضرورات العملية .^(١)

المبحث الثاني

ضمانات حرية المرور

درسنا في المبحث الأول مبدأ حرية المرور والقيود العامة على هذا المبدأ . وهناك قيود خاصة وأحكام نصت عليها معاهدة ١٨٨٨ ، الفرض منها ضمان سلامة القناة وعدم تعطيل حرية المرور بها ، خصوصا في وقت الحرب ، وتفصيلها كالآتي :

(١) التزام عام :

نصت الفقرة الثانية من المادة الأولى على اتفاق الدول المتعاقدة على عدم عرقلة حرية استخدام القناة في وقت الحرب ووقت السلم . وهذا نص عام يتضمن تحريم كل الأعمال التي تعطل حرية المرور بالقناة ، ولا يخلو ذكره من فائدة بجانب النصوص التي ذكرت بعض هذه الأعمال بالتعيين ، إذ هناك أفعال قد تعطل حرية الملاحة ولم يرد ذكرها صراحة ، كجنوح السفن أو اغراقها عمدا داخل القناة أو محاولة الاصطدام بالكبارى والمنشآت القائمة عليها للاضرار بها أو الاضرار بمصالح حكومة الإقليم .

(٢) تحريم الحصر :

نصت الفقرة الأخيرة من المادة الأولى على عدم جواز توقيع حصر على

(١) لا ينبغي عن البال أن المرور قد يتعطل أيضا لضرورات لا دخل للسلطات القائمة على شئون القناة في وقوعها ، ولا تعتبر مسؤولة عنها ، كوجود الغام داخل المجرى أو ردم أجزاء منه بفعل عدو خارجي . وقد تكون الطبيعة ذاتها سببا في ذلك ، دون تثريب على أحد ، كأن ينهار جزء من شواطئ القناة عرضا أو تسد المجرى عاصفة رملية شديدة .

القناة . وقد كان هذا الحكم محل شك كبير قبل سنة ١٨٨٨ إذ كانت قناة السويس عرضة على الدوام لتطبيق هذا الحق في وقت الحرب التي تشترك فيها الدولة صاحبة السيادة عليها . ولم يكن هناك ما يفيد أن الدول قد تنازلت عن حقها في الالتجاء لهذه الوسيلة ، حتى جاءت المعاهدة الحالية وحرمت صراحة مباشرة هذا الحق ضد القناة .

وقد يقال إن هذا النص لا لزوم له مع وجود المادة الرابعة التي تحرم استخدام حقوق الحرب ، ومنها الحصر ، داخل القناة وموانئ مدخلها وثلاثة أميال بحرية من هذه الموانئ . ولكن الحقيقة أن النص في المادة الأولى على تحريم الحصر بعد ضروريا ومفيداً للأسباب الآتية :

(١) يجوز توقيف نفاذ المادة الرابعة في بعض الحالات تطبيقاً للمادتين التاسعة والعاشر ، كما سنرى ، ولكن المادة الأولى ، التي حرمت الحصر ، لا يجوز توقيف نفاذها عند تطبيق المادتين المذكورتين .

(٢) النص يؤدي لتحريم الحصر بنوعيه ، الحربى والسلى^(١) ، والأخير لا يندرج تحت نطاق حقوق الحرب التي حرمتها المادة الرابعة .

(٣) حرمت المادة الرابعة أعمال الحرب في نطاق محدد هو القناة وموانئ مدخلها وثلاثة أميال من هذه الأخيرة ، ولكن المادة الأولى وردت عامة دون تحديد نطاق معين ، وهذا يفيد تحريم توقيع حصر على القناة في أى مسافة منها .^(٢)

(٤) ان تحريم الحصر يجر معه تحريم بعض الحقوق الحربية الملحقه به والمترتبة عليه ، حتى خارج منطقة القناة كما حددتها المادة الرابعة ، وأخص هذه

(١) الحصر السلى توقعه دولة على أخرى في غير حالة الحرب لا كراه الدولة المحاصرة على القيام بتصرف معين (فوشى ، القانون الدولى العام ، قسم ٣ من جزء ١ ، ص ٧٠٣) .

(٢) في هذا ما يحقق ، لحد ما ، الميزة التي تودها مندوب روسيا عند مطالبة في لجنة باريس عام ١٨٨٥ بضرورة تقرير حياد البحر الأحمر ، كله أو بعضه ، إذ سيكون الحصر ممنوعا في أى مسافة من القناة ، متى كانت هي المقصودة بتوقيعه . ولكن يجب أن يلاحظ أن اقتراح مندوب روسيا أوسع مدى من الفقرة الأخيرة من المادة الأولى لأنه كان يؤدي ، لو قبل ، لتحريم كل حقوق الحرب ، لا الحصر وحده ، في النطاق الذى يتقرر حياده من البحر الأحمر .

الحقوق حق الزيارة والتفتيش وحق الاغتنام . (١)

(٣) تحريم حقوق الحرب :

نصت المادة الرابعة على اتفاق الدول المتعاقدة على أن أى حق من حقوق الحرب أو أى عمل عدائى أوى عمل يكون الغرض منه تعطيل الملاحة بالقناة لا يجوز مباشرته داخل القناة أو فى موانئ مداخلها أو فى مسافة ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانئ .

وهذه عبارات عامة تشمل كل أعمال الحرب والأعمال العدائية . فلا يجوز مثلاً أن يمتد ميدان معركة حربية فى البحر إلى منطقة القناة ، أو احتلال مياهها أو شواطئها بقوات مسلحة ، أو تتبع سفينة محملة بمهربات حربية إلى داخل منطقتها أو تفتيش السفن المعادية أو القبض عليها وما شاكل ذلك من الأعمال الحربية . ويمتد المنع إلى كل ما يمكن أن يعتبر تجهيزاً لأعمال حربية كالمرابطة لغرض عدائى أو رسم مكامن أو تجول الغواصات أو التربص . وتحرم الأعمال التى يقصد بها تعطيل المرور ، كتهديد السفن أو تضليلها بوسائل مصطنعة كإطفاء الأنوار التى تهديها فى مدخل أحد موانئ القناة أو تقليد هذه الأنوار فى أماكن أخرى أو بث الألغام أو غير ذلك .

كل هذه الأفعال وما شابهها محرمة فى منطقة القناة . وقد تحددت هذه المنطقة بمجرى القناة وموانئ المدخلين عند بورسعيد والسويس ومسافة ثلاثة أميال داخل البحر من هذه الموانئ . وقد رأينا فى الفصل الأول من هذا الباب

(١) من مقتضيات الحصر ، حتى يكون ذا مفعول ، أن تقوم السفن التى تتولاه بتفتيش السفن التى تريد المرور من نطاقه والقبض على ما يكون منها قابلاً للعدو ، أو السفن التى تحاول خرق الشروط التى وضعتها الدولة التى وقعت الحصر . ومع هذا فإن حقوق الزيارة والتفتيش والقبض على الغنائم قد تباشر دون أن يكون لها صلة بحصر ما ، وعليه يجوز للسفن المحاربة فى غير حالة الحصر ، التى ورد تحريمها فى المادة الأولى ، أن تفتش أى سفينة معادية والقبض عليها فى أى جهة بالبهار العامة حتى لو كانت هذه السفينة اعترفت المرور بقناة السويس ، متى كان ذلك خارج منطقة القناة كما حددتها المادة الرابعة .

كيف كان تحديد هذه المنطقة محل خلاف كبير أدى إلى نقلها إلى الأجزاء السابقة ، التي لا تشمل أى جزء أرضى بطول القناة ولا ما زاد على الثلاثة أميال من المياه الإقليمية المصرية .

وقد ذكرت المادة الرابعة على الخصوص أن تحريم مباشرة الحقوق الحرية يسرى على تركيا عند اشتباكها فى حرب ، حكمها حكم غيرها من الدول . وقصد بهذه الإشارة تأكيد خضوع تركيا لهذا التحريم حتى لا يظن أنها تملك ارتكاب هذه الأعمال المحرمة ، كلها أو بعضها ، باعتبارها الدولة صاحبة السيادة على هذه الأماكن .

(٤) منع المحاربين من انزال وشحن القوات والمهمات الحربية :

نصت المادة الخامسة على أنه فى وقت الحرب لا يجوز للدول المتحاربة أن تنزل أو تشحن داخل القناة وموانئ مدخلها قوات أو ذخائر أو مواد حربية . هذا النص يقتصر تطبيقه على وقت الحرب وبالنسبة للمحاربين وحدهم ، ويسرى على القناة وموانئها . وكان القصد عند وضع نصوص المعاهدة بلجنة باريس أن يكون الحكم أوسع من ذلك فى شمل الجميع ، محاربين وغير محاربين ، سواء فى وقت السلم أو وقت الحرب ، ولكن بسبب معارضة إنجلترا انتهى الأمر بالنص الحالى الذى يعد فى مصلحتها ، خصوصا بعد احتلالها مصر عام ١٨٨٢ .

ونبه إلى أن المادة الخامسة وإن كانت تجيز ضمنا لغير المحاربين انزال وشحن القوات والعتاد بمنطقة القناة ، إلا أن هذا الشحن والتفريغ يخضع طبعا للقواعد العامة التى تجعل هذه العمليات موقوفة على قبول الدولة صاحبة الإقليم .

استثناءات : (١) من أعمال لجنة باريس تبين أن هذا النص لا يمنع ما اعتاده ربابنة السفن من انزال البحارة والجنود فرادى بدون أسلحة بقصد الاستجمام . وهذا اجراء صحى أصبحت تقره العادات الدولية تخفيفا للعبء الذى يتحمله البحارة والجنود نتيجة الأسفار الطويلة . ومثال هذه الحالة أن ترسو سفينة

محاربة ، عند مرورها بالقناة ، بمراسى الاسماعيلية أو البحيرات المرة وتنزل أفرادا من بحارتها ، مجردين من السلاح لزمّن بسيط بقصد الرياضة . وهذا العادة لا تحول دن أن يخضع التمتع بها ومداه لتقدير السلطة المحلية والدولة صاحبة السيادة ، على هدى مصالحهما وحقوقهما التي نصت المعاهدة على حمايتها .

(٢) في المفاوضات التي جرت بين حكومتى باريس ولندن ، بخصوص مشروع لجنة ١٨٨٥ ، اتفق على أن كلمة «قوات» ، الواردة بالنص محل البحث ، لا يسرى حكمها على الجنود المرضى المزّل من السلاح الذين يوضعون بالمستشفيات بجوار القناة بالسويس أو بورسعيد . وهذا ينطبق أيضا على وضع أمثال هؤلاء الجنود بمستشفيات الاسماعيلية والمراسى الأخرى داخل القناة وبحيراتها ، قياسا على حالة مستشفيات السويس وبورسعيد ، ومراعاة للصحة العامة ومقتضيات الانسانية .

(٣) نصت الفقرة الثانية من المادة الخامسة على أنه في حالة المانع العرضى داخل القناة يجوز شحن وإزالة قوات بموانى مدخلها ، على أن تكون مقسمة لجماعات لا تتجاوز الواحدة منها ألف رجل مع المواد الحربية التي تناسبهم . وليس المقصود بهذا الاستثناء أن يكون ازالة وشحن هذا العدد حقا مطلقا للدول في حالة المانع العرضى بالقناة دون نظر لرأى الدولة صاحبة الاقليم ، بل المقصود منه ، كما توضحه الأعمال التحضيرية للمعاهدة ، ألا يكون نص المادة الخامسة عقبة فيما يختص بموانى مدخلى القناة إذا رأت الحكومة المصرية أن تستخدم حقها في أن تجيز لبعض الدول ازالة قواتها ومرورها برا ثم إعادة شحنها في حالة المانع بالقناة ، كسدها لفرق سفينة بداخلها أو انهدام جزء من شواطئها أو غير ذلك من العوارض التي تقع عمدا أو إهمالا أو بفعل الطبيعة وتعطل المرور بالقناة . وروعى أن تكون القوات التي يسمح بإزالتها أو شحنها مقسمة بقلة لا تسمح بإمكان استخدام هذا الاستثناء وسيلة للعدوان على أحكام المعاهدة وسلامة منطقة القناة .

(٥) تحریم مرابطة السفن الحربية داخل القناة :

نصت الفقرة الأولى من المادة السابعة على ألا تحتفظ الدول بأي مركب حربية داخل مياه القناة ، بما فيها بحيرة التمساح والبحيرات المرة .

وتطبيقا لهذا ليس للسفن الحربية أن ترابط داخل مياه القناة ، سواء في وقت السلم أو وقت الحرب حتى لا يكون في هذه الرابطة نوع من الاحتلال الذي حرصت المعاهدة على إبعاده عن القناة ومنطقها تأكيذا لسلامتها . والمرابطة المحرمة هي التي تستمر عمدا أو إهمالا وتتجاوز مدتها الوقت اللازم لعبور القناة وزوال ما قد يعترض السفينة من أسباب قهرية تضطرها للبقاء داخل القناة مدة تزيد على ما يلزم للبرور ، كان يكتشف امامها في الجرى حطام سفينة غارقة أو ألغام أو أجزاء متهدمة من الشواطىء وما شاكل ذلك .

ونص على أن مياه القناة تشمل بحيرة التمساح والبحيرات المرة . وهذا تأكيد للواقع ، لأن المسطحات المائية الداخلية التي يمر بها خط سير السفن تعد ملحقة بالقناة . ولهذا التأكيد ميزة الاحتياط للمستقبل حتى لا تتخذ شواطىء هذه المسطحات ، خصوصا البحيرات المرة المتسعة ، مراسى ترابط بها السفن ، خلافا لأحكام المعاهدة ، وخدمة لأغراض أخرى غير المرور بالقناة .

استثناء : نصت الفقرة الثانية من نفس المادة السابقة على أنه يجوز مع ذلك للدول أن ترابط في ميناءى مدخلى القناة ، بيورسعيد والسويس ، بمراكب حربية لا يزيد عددها عن مركبين لكل دولة . وهذا استثناء من حكم الفقرة الأولى ، لأن موانى المداخل تعتبر داخلية ضمن مياه القناة .

وفي هذا الحق الاستثنائى نوع من الضمان لاحترام تنفيذ أحكام المعاهدة . وهو حق اختيارى للدول ، تباشره أو لا تباشره .

واشترط ألا يزيد عدد المراكب المسموح بمرابطتها ، بيورسعيد والسويس معا ، عن مركبين لكل دولة . ومن مناقشات لجنة ١٨٨٥ ، ومن نقط « مراكب

bâtiments « الذى ورد فى المادة ، وتحديد العدد بمركبين فقط ، نتيين أن المقصود أن تكون المراقبة محدودة بقدر الامكان ، تباشرها الدول بعدد قليل من السفن الحربية الصغيرة ، لا ينفن حرية ضخمة يثير وجودها على الدوام بيور سعيد أو السويس كثيرا من القلق والاضطراب .

وفى تحديد المراقبة هنا بمركبين حربيين خفيفين تقيد لقاعدة واردة فى القانون الدولى مفادها أن مراقبة السفن الحربية فى الموانى الأجنبية جائزة بأى عدد ، إلا إذا رأت الدولة صاحبة الميناء غير ذلك خصوصا فى وقت الحرب . ونقرر الفقرة الثالثة من المادة السابعة ان هذا الحق الاستثنائى لا تتمتع به الدول الحاربة ، حتى لا يثير وجود السفن الحربية المتعادية بمدخلى القناة ، لفترة طويلة ، منازعات وملاحم يحتمل كثيرا أن تقع بينها حتى وهى داخل مياه تقررت حصانتها دوليا ، وفى هذا ما يعرض سلامة القناة للخطر ويهدد حرية المرور بالتعطيل .

(٦) تقييد تموين السفن الحربية المحاربة :

قررت الفقرة الثانية من المادة الرابعة أن السفن الحربية المحاربة لا يجوز أن تزود أو تتمون داخل القناة وموانى مدخليها ، إلا للحد الضرورى جدا . هذا الحكم مستمد من القاعدة الواردة فى القانون الدولى التى تعطى المحاربين الحق فى التزود والتمون فى موانى المحايدىن ، طالما كان ذلك ضروريا للوصول لأقرب ميناء . ويجب ألا يشمل هذا التمون إلا الأشياء التى لا تعد مهربات حربية. (١)

وتطبيقا للمادة الرابعة يجوز للسفن الحربية المحاربة أن تزود من موانى القناة، الواقعة بمدخليها وهى بور سعيد والسويس والقائمة بداخلها كالاسماعيلية ، بالمواد التى تلزمها بشرط أساسى هو أن تكون كمية التموينات التى تأخذها السفينة محدودة بالقدر الضرورى جدا .

(١) كانان ، Etude sur le régime juridique du Canal ، de Suez ، ص ٢١٦ .

والقاعدة الدولية التي تحدد كنه المواد التي تتمون بها السفن الحربية المحاربة في الموانئ المحايدة، والشرط المحدد للكمية التي تأخذها أمثال هذه السفن بالقناة، وحكم المادة الخامسة التي تحرم على المحاربين تفريغ أو شحن قوات أو ذخائر أو مواد حربية داخل القناة وموانئ مداخلها، تدل كلها على أن المواد المصرح بالحصول عليها من موانئ القناة في هذه الحالة هي التموينات التي لا تستخدم مباشرة في الصراع الحربي، كالأكولات، ولكن الأسلحة وما شاكلها لا يجوز النزود بها.

ومن مناقشات لجنة ١٨٨٥ نعين أن تعبير « الحد الضروري جدا » يفيد أن الكمية المسموح بها هي التي تمكن السفينة من الوصول لأقرب ميناء يمكنها دخوله والنزود منه بحاجتها. ولا يشترط أن يكون هذا الميناء من موانئ الدولة التي تتبعها السفينة بل يجوز أن يكون من موانئ الدول المحايدة مادامت السفن المحاربة يمكنها النزود منها بالتموينات الضرورية. ولما كان شرط الضرورة القصوى مرعيا في هذه الحالة، التي قصد بها تلافى حالات نقصان المؤونة التي تتعرض لها السفن المحاربة قهرا عنها، فإن اصطلاح « أقرب ميناء » غير مقيد بشرط وقوعه في الوجهة التي تقصدها السفينة، بل قد يكون في الاتجاه المضاد. وفي هذا التفسير ما يجعل السفن المحاربة تحتاط بالتموينات اللازمة لها قبل إبحارها لمنطقة القناة، وإلا كان لكل سفينة محاربة أن تبحر من أى ميناء بتموينات تكفيها لبلوغ موانئ القناة فقط وهي مطمئنة إلى أنها ستحصل من هذه الموانئ الأخيرة على حاجتها التي تمكنها من بلوغ أقرب ميناء يمكنها دخوله والتمون منه بعد القناة، وقد تقوم برحلتها كلها بهذا الشكل، وتستفيد من استثناء ما وضع إلا لتلافى الحالات القاهرة غير المتعمدة. (١)

(١) هذا التفسير يقتصر أثره على تحديد كمية التموينات التي يسمح بها، ولكن ليس معناه أن السفينة ملزمة بتغيير اتجاهها والتوجه لواجهة الميناء الذي اتخذت المسافة إليه أساسا لتحديد هذه الكمية إذا كان هذا الميناء واقعا في غير اتجاه السفينة، بل لها في هذه الحالة أن =

وتفسيرنا هذا يخالف ما يراه البعض من أن المقصود بذلك أقرب ميناء يقع في الاتجاه الذي تسير فيه السفينة . (١)

(٧) مرور السفن الحربية المحاربة في أقصر وقت :

نصت الفقرة الثالثة من المادة الرابعة على أن يتم مرور السفن الحربية التابعة للمحاربين عبر القناة في أقصر مدة ممكنة تطبيقاً للوائح المطبقة ودون أى تأخير آخر إلا ما كان ناتجاً عن ضرورات العمل .

نقضى هذه الفقرة على السفن الحربية المحاربة أن تراعى بدقة المدة التي تحددها اللوائح القائمة الخاصة بتنظيم حركة السفن عبر القناة ، وأن يكون مرورها هو القصد الوحيد الذي تستنفد بسببه المدة التي تقتضيها داخل مجرى القناة ، فلا تحاول مثلاً بجانب المرور أن تتأخر بعض الوقت لتعاكس السفن المعادية وتتسبب في تعطيل مرورها أو الإضرار بها بطريقة غير مباشرة . وقد احتاطت المادة لذلك بالقول أن المدة التي تستنفدها السفينة الحربية المحاربة ، زيادة عن الوقت اللازم للمرور ، يجب أن يكون سببها الضرورات التي يقتضيها سير العمل وتنظيم الملاحة بهذا الطريق ، كأن تصدر إدارة الشركة أمراً لسفينة حربية محاربة أثناء عبورها القناة بأن تتوقف بعض الوقت بالمراسي الداخلية لإتمام بعض الإجراءات أو لتسهيل مرور سفينة ضخمة لا يسمح حجمها بمرور غيرها بجانبها داخل مجرى القناة الضيق .

وهناك بعض الأسباب القهرية الأخرى ، التي لا دخل للسفينة المارة فيها ، قد تضطرها ، دون تثريب عليها ، لتجاوز المدة المحددة للمرور ، كأن يحدث أثناء مرورها في القناة أن يكتشف أمامها لغم أو تكون هناك سفينة أخرى جنحت لسبب ما .

== تواصل رحلتها المنصودة على مسؤوليتها بكمية الفحم المحدودة ، التي لها حق الحصول عليها من أى ميناء من موانئ القناة ، وعليها أن تحل إشكال التويز بعد ذلك بالشكل الذي تراه .

(١) كامان ، المرجع السابق ، ص ٢١٦ .

(٨) تقييد مرابطة السفن الحربية المحاربة ببور سعيد والسويس :

نصت الفقرة الرابعة من المادة الرابعة على ألا تتجاوز مرابطة السفن الحربية المحاربة بميناء بور سعيد أو مرفأ السويس ٢٤ ساعة إلا في حالة القوة القاهرة ، وعليها في هذه الحالة الأخيرة أن تبصر في أقرب وقت ممكن .

هذا الحكم مستمد من قاعدة في القانون الدولي تحدد مدة مرابطة السفن الحربية المحاربة في موانئ المحايدين بأربع وعشرين ساعة . ومقتضى هذا أن السفن الحربية المحاربة لها الحق في أن ترابط في مياه بور سعيد والسويس ، دون مجرى القناة والمراسى الداخلية ، لمدة لا تتجاوز ٢٤ ساعة ، سواء كان هذا قبل عبور القناة أو بعده .

وتتمتع بهذه المدة أيضا . تطبيقا للقواعد العامة وعمومية النص ، السفن الحربية المحاربة التي لا تقصد عبور القناة ، وإن كانت هذه المادة والمعاهدة كلها إنما وضعت لتنظيم المرور بهذا الطريق .

استثناءان : (الأول) حالة القوة القاهرة : أباحت المادة الرابعة تجاوز المدة السابقة في حالة القوة القاهرة . وهذا استثناء بديهي إذ قد يحصل مثلا أن يضطرب البحر وتشتد عواصفه أو تصاب السفينة بعطب فتلجأ ، لتفادى الخطر في مثل هذه الحالات ، لبور سعيد أو السويس ، وترابط بها لأي مدة حتى تزول الحالة القاهرة .

ويلاحظ أن هناك ظروفاً تعرض السفن فيها للخطر إذا أجبرت على مغادرة موانئ القناة ، ولكن هذه الظروف لا تندرج تحت تعبير « القوة القاهرة » بالمعنى الذى أراده واضعو المعاهدة ، كالمعارك الحربية أو ترصد الغواصات للسفن المعادية . والتطبيق الدقيق للمعاهدة لا يسمح للسفن الحربية المحاربة بأن تتجاوز المدة المقررة للمرابطة بسبب هذه الظروف ، وإلا أصبحت موانئ مداخل القناة ملجأً تختص به السفن المحاربة هرباً من أعدائها لأي مدة تشاء ، وهو ما يترتب

عليه كثير من الاضطراب واحتمال وقوع الاعتداء ، الأمر الذى أرادت المعاهدة حماية القناة منه .

وفى حالة تمتع السفن الحربية المحاربة بهـذا الاستثناء يجب عليها ، تطبيقا للنص ، أن تبحر فى أقرب وقت ممكن بمجرد زوال حالة القوة القاهرة .

(الثانى) سفر سفينة معادية فى بحر المدة المقررة للمرابطة : قد يحدث بعد أن

ترسو سفينة حربية محاربة ببورسعيد أو السويس ، أن تبحر من الميناء الذى رست فيه سفينة أخرى معادية فى بحر مدة الأربع والعشرين ساعة التى يحق للسفينة أن تمضيها فى هذا الميناء . وفى هذه الحالة يجب ألا تبحر هذه السفينة إلا بعد مضي ٢٤ ساعة من وقت سفر السفينة المعادية ، تطبيقا للقاعدة التى سنبحثها فى الحالة التالية . وهنا تتجاوز مدة المرابطة حدّها المقرر ، بل قد تصل إلى ضعفها تقريبا فى حالة ما لو كان سفر السفينة المعادية قد حدث قبيل أو عند انتهاء مدة المرابطة المصرح بها .

وننبه إلى أننا هنا ، وقد تضاربت قاعدتان ، رجحنا القاعدة التى تقضى بوجوب مرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين على القاعدة التى لا نسمع بأن تزيد مدة المرابطة عن ٢٤ ساعة ، حتى أدى هذا إلى إمكان تجاوز هذه المدة الأخيرة فى غير حالة القوة القاهرة . والذي يبرر هذا الترجيح أنه أوفق لسلامة القناة وفيه تجنب منطقها أعمال العدوان ومسبباتها ، وهو ما هدفت له معاهدة ١٨٨٨ فى أحكامها المختلفة . ولو قلنا بغير هذا ورجحنا القاعدة الثانية على الأولى عند تعارضهما ، لكان معناه جواز سفر سفينة حربية محاربة بعد مدة وجيزة من سفر سفينة أخرى معادية ، أو حتى معها ، إذا كانت قد استنفدت مدة المرابطة المسموح بها ، وهنا يحتمل كثيرا وقوع قتال بينهما قبل خروجهما من منطقة القناة وتعرض سلامة هذا الطريق للخطر . ومما يؤيد هذا الترجيح أيضا أن الفقرة الخاصة بمرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين تقرر وجوب مراعاة ذلك

«على الدوام toujours» .

(٩) مرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين :

نصت الفقرة الخامسة من المادة الرابعة على أنه يجب دائماً مرور فترة ٢٤ ساعة بين سفر سفينة محاربة وسفر سفينة تابعة للدولة المعادية ، من أحد موانئ مدخل القناة .

هذه قاعدة في القانون الدولي أساسها أن الدولة المحايدة التي تقبل في موانئها سفن المحاربين يجب أن تتخذ سائر التدابير اللازمة لاحترام حيادها ، وحتى تضمن عدم ارتكاب الأعمال العدائية في مياهها الإقليمية فإنها ترتب حماية السفن المحاربة ، ليس فقط أثناء رسوها في موانئها بل ولمدة تلي إبحار هذه السفن من هذه الموانئ ، وقد جرى تحديد هذه المدة ، بصفة عامة تقريباً ، بأربع وعشرين ساعة . وبغير هذا يكون سفر سفينتين متعاديتين في وقت واحد ، أو واحدة إثر أخرى ، من ميناء محايد من شأنه أن يجعل من المحتمل نشوب قتال بينهما قبل ترك نطاق المياه الإقليمية المحايدة ، وهو ما يعد اعتداء على حياد الدولة التي تتاخم هذه المياه أراضيها .

وقد نصت معاهدة ١٨٨٨ على تطبيق هذا المبدأ على موانئ مداخل القناة حتى لا تكون منطقتها عرضة لارتكاب الأعمال العدائية بداخلها ، وما يجره ذلك من تعريض سلامتها للخطر . وقد ورد النص عاماً ، ولهذا يسرى بالنسبة لجميع السفن المتعادية ، حرية وتجارية .

ولم تنص المادة بشيء بخصوص أفضلية السفر في هذه الحالة ، ولهذا يلزم الرجوع للقاعدة السائدة في القانون الدولي التي تقضي بأنه إذا كانت السفينتان من قوة متساوية تكون أفضلية السفر أولاً لتلك التي طلبت الاذن به قبل الأخرى ، وإلا كانت الأفضلية للسفينة الأضعف .

(١٠) مرور القنائم :

نصت المادة السادسة من المعاهدة على خضوع القنائيم ، في كل الأحوال ،

لنفس النظام الذى يطبق على السفن الحربية المحاربة .

ويطبق هذا النظام على السفن المغنومة بصرف النظر عن صفتها قبل اغتنامها ، أى سواء كانت قبل ذلك من السفن التجارية أو السفن الحربية ، فيتم مرورها فى أقصر وقت ، ولا تزيد مرابطتها بموانئ مدخلى القناة عن ٢٤ ساعة ، وغير ذلك من الأحكام الخاصة بالسفن الحربية .

ويقصد بالغنائم السفن التى تدخل القناة وهى بهذه الصفة ، أى تكون فى حوزة السفينة القابضة عليها أو تحت قيادة قوات تابعة للدولة المعادية ، على أن يكون اغتنامها قد تم خارج منطقة القناة ، إذ لا يجوز داخل هذه المنطقة القبض على السفن المعادية واغتنامها لأن حق الاغتنام من الحقوق الحربية التى حرمت المعاهدة مباشرتها فى هذه المنطقة .

والسفن التى تتمكن وهى فى عرض البحر من الهرب من غاصبها وتلجأ لمنطقة القناة دون أن تكون فى حوزة أعدائها لا تعتبر غنيمة ، حتى لو كانت متبوعة . وهذا تطبيق للقواعد العامة فى القانون الدولى التى تقضى بأن السفينة التى تتمكن من الهرب من غاصبها قبل الحكم عليها تفقد صفتها كغنيمة ، وتعامل المعاملة المقررة لنوعها ، فلو كانت مثلاً سفينة تجارية فإنها تعامل فى مياه القناة معاملة السفن التجارية ولا تنقيد بالشروط الموضوعة للسفن الحربية .

وهناك صعوبة تعرض فى حالة ما إذا تمكنت السفينة المغنومة من الهرب وهى داخل منطقة القناة . وإذا كان هذا الفرض بعيد الاحتمال لما اعتاده ربابنة السفن الغائمة من نقل بحارة الغنائم لسفنها ، فتدخل السفينة المغنومة منطقة القناة وهى مقودة ومجردة من بحارتها ، إلا أن الاشكال لا زال غير مستحيل ، فقد يتمكن بحارة الغنيمة من التحايل بأى شكل للهرب بسفينةهم سواء كانوا قد تركوا فيها أو نقلوا منها . وهنا يكون الحل المنطوق الذى يتمشى مع نصوص المعاهدة ومقاصدها أن تدخل السفن منطقة القناة وتغادرها بحالة واحدة ، فالغنيمة تظل

غنيمة والسفينة الحرة تظل حرة ، ولها بعد الخروج من هذه المنطقة أن تتصرف كما تريد . وبغير هذا الحل تتعرض مياه القناة لاحتال وقوع الأعمال الحربية بداخلها ، لأن محاولة الغنيمة الحرب لا تخلو من بعض أعمال القوة ، وحتى لو تم الحرب دون عدوان فإن السفينة الغائمة ستحاول من جانبيها استرداد غنيمةها بكل الطرق ، وإذا كنا قد حررنا عليها أعمال الحرب ، فالعدل يقضى بأن نحفظ لها بالحالة التي دخلت القناة عليها ، هي وغنيمةها . وضمان هذا كله موكول للسلطات المختصة بتنفيذ المعاهدة .

(١١) صيانة قناة المياه العذبة :

تعد هذه التبعة ذات أهمية حيوية لقناة السويس لأنها تمتد منطقتها بالمياه العذبة . وكانت محل اهتمام لجنة ١٨٨٥ ، وكان من رأى البعض أن تعتبر داخلية ضمن منطقة القناة البحرية ومن ثم تخضع لنفس القواعد التي توضع لهذه المنطقة ، ثم انتهى الأمر إلى مجرد ضمان مهمتها بحمايتها من التدمير والاضرار . ونصت المعاهدة في مادتها الثانية على أن الدول المتعاقدة ، اعترافاً منها بأهمية القناة العذبة للقناة البحرية ، قد سجلت التزامات الخديو تجاه شركة قناة السويس فيما يختص بقناة المياه العذبة هذه ، وهي الالتزامات المنصوص عليها في الاتفاق المؤرخ ١٨ مارس ١٨٦٣ ، والتزمت بعدم المساس بسلامة هذه التبعة وفروعها أو محاولة تعطيل مهمتها بأي شكل .

وقد وضعت هذه المادة للقناة العذبة مركزاً خاصاً يقوم على أساسين ، أحدهما مصدره التزامات الخديو الواردة في اتفاقه مع شركة القناة ، وثانيهما التزام الدول صراحة باحترام سلامتها على التفصيل الآتى :

أولاً : التزامات الخديو :

منذ أن دخلت فكرة قناة السويس حيز التنفيذ اتجه الرأى إلى ضمان مصدر

دائم آمن للمياه العذبة التي لا غنى عنها لجميع الكائنات الحية بمنطقة البرزخ .
وكان هذا الموضوع محل اهتمام حاكم مصر وشركة القناة ، وتضمنه على الخصوص
امتياز ١٨٥٦ ، ثم وضع له اتفاق بين هذين الطرفين تاريخه ١٨ مارس ١٨٦٣^(١) ،
هو الذى ندرسه هنا بعد أن أصبح وثيقة دولية ملحقة بمعاهدة ١٨٨٨ تطبيقاً لنص
المادة الثانية منها .

وقد أشارت مقدمة هذا الاتفاق إلى النصوص الواردة فى امتياز ٥ يناير ١٨٥٦
بخصوص قناة المياه العذبة ، وهى المواد : ١ و ٤ و ٧ و ٨ و ١٠ و ١٢ و ١٧ ،
التي قررت الأولى والرابعة والسابعة أن تقوم الشركة بحفر هذه القناة من القاهرة
لمنطقة التمساح ، ثم من هذه للسويس وبورسعيد ؛ ونصت العاشرة والثانية عشرة
على تخلى الحكومة المصرية عن الأراضى التي لا تكون مملوكة لأفراد وتكون
لازمة لإنشاء هذه الترع ، دون أى رسم أو ضريبة ، وأن تستغل الشركة
الأراضى التي تروى من هذه القناة ولا تكون مملوكة للأفراد ، مع إعفاؤها من
الضريبة لمدة عشر سنوات ، ثم تخضع بعد هذه المدة للالتزامات التي تتحملها
نظائرها ، وأن تدفع الشركة التعويض المناسب للأراضى المملوكة للأفراد والتي
يكون الاستيلاء عليها لازماً لتنفيذ هذه الترع ؛ وتعطى المادتان الثامنة والسابعة
عشرة للشركة الحق فى جباية ضريبة نظير المياه التي يحصل عليها منها أصحاب
الأراضى لرى أراضيهم .

ثم أضافت مقدمة الاتفاق أن تنفيذ النصوص السابقة ، الواردة فى امتياز
١٨٥٦ ، يؤدى لصعوبات إدارية ومشاكل معقدة خطيرة ، ولتفادى هذا اتفق
الطرفان على الأحكام التالية :

بمقتضى المادة الأولى تنازلت الشركة عن حقها فى القيام بنفسها بإنشاء
الترعة العذبة التي تتفرع من النيل حتى تتصل بترعة الوادى التي أنشئت فعلاً ،

(١) شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ١ ، ص ٤٧٢ .

وعن حقها في الاستيلاء على الأراضي اللازمة لذلك ، وهو الحق الذي اكتسبته بمقتضى عقود الامتياز . والتزمت بتحويل الفرع الممتد من الاسماعيلية للسويس حتى يمكن استخدامه للملاحة النهرية .

وجاءت المادة الثانية خاصة بالتدابير التي تترتب على تنازل الشركة عن مهمة القيام بمحفر الترعة ، فنصت على التزام الحكومة المصرية بالقيام بمحفر التوصيلة التي تصل ترعة الوادي بالنيل مباشرة عند القاهرة بفتحة خاصة دائمة ، وأن يكون تنفيذ ذلك طبقا لشروط امتياز ١٨٥٦ ، وأخصها أن يتم هذا التنفيذ على أساس الاتساع والرسم وخطة التنفيذ التي يتفق عليها بين الشركة والحكومة المصرية ، وتحت إشراف مهندسى الشركة ، وأن يتم كل هذا قبل شهر مارس سنة ١٨٦٤ .

وأهم نص ورد في اتفاق ١٨٦٣ ، وجعل لتسجيل هذا الاتفاق في معاهدة ١٨٨٨ فائدة عملية ، هو البند الرابع من المادة الثانية الذي يقول :

« تخضع القناة التي توصل بين النيل وترعة الوادي ، وهي التي تنشئها الحكومة المصرية بدل شركة قناة السويس ، لجميع الارتفاعات التي كانت تخضع لها لو أنها كانت أنشئت بواسطة الشركة نفسها ، أى تحفظ على الدوام بحالة جيدة بشكل يؤدي لتوصيل كمية المياه اللازمة في كل الفصول ، مع مراعاة الحالات الشاذة التي تعترض النيل ، وأن تكون فتحة المياه مخصصة بصفة أساسية لامداد قنوات الشركة . »

هذا النص يلزم الخديو بضمان المهمة التي تؤديها هذه الترعة لمنطقة القناة البحرية ، كعين المياه العذبة ، وهو ما أراده واضعو معاهدة ١٨٨٨ ، فيلزم بحفظ المجرى محل الاتفاق بحالة جيدة ، بصيائه من الردم أو التعطيل أو تضيق اتساعه أو تقليل عمقه ، بحيث يوصل المياه اللازمة في كل فصول السنة . على ألا تكون الحكومة المصرية مسئولة في حالات نزوب المياه نتيجة قلتها في النيل

بحكم الطبيعة ، وهو ما يحدث في سنوات نادرة . وتلتزم هذه الحكومة بتخصيص الفتحة التي توجد على النيل لامداد القناة العذبة وفروعها بالمياه الضرورية . وتنص المادة الثالثة من الاتفاق على التزام الحكومة المصرية بعدم جباية رسوم على ملاحاة المراكب والقوارب بالترعة العذبة وفروعها .

وتقرر المادة الرابعة أنه في حالة عدم قيام أحد الطرفين بتنفيذ النصوص السابقة ، في غير حالة القوة القاهرة ، تشكل لجنة تقوم بتحقيق الاضرار الواقعة وتقدير التعويض أو تحديد التدابير التي تتخذ في حالة الضرورة القصوى .

ثانيا : التزام الدول :

انصب اتفاق ١٨٦٣ بين الخديو والشركة أساسا على الجزء من القناة العذبة الذي يخرج من النيل قرب القاهرة إلى ترعة الوادي ، التي كانت قد أنشئت قبل هذا التاريخ وكانت تأخذ مياهها من الزقازيق ، فجاءت المادة الثانية من معاهدة ١٨٨٨ ، التي سجلت هذا الاتفاق ، ومدت الحماية إلى القناة العذبة كلها بفرعها ابتداء من النيل إلى جوار بحيرة التمساح ، ومن هذه النقطة الأخيرة ابور سعيد شمالا والسويس جنوبا ، ونصت على التزام الدول المتعاهدة بألا تتعدى على سلامه هذه القناة وفروعها ، وألا تعطل مهمتها بأي شكل ، حتى لا تتعرض حرية المرور بالقناة البحرية لخطر التعطيل نتيجة عدم توفر الماء العذب الضروري للهيئات التي تنظم المرور وكذلك لبحارة السفن المارة والمسافرين عليها .

وقد أريد بالمادة المذكورة مجرد صيانة أداة لا غنى عنها للقناة البحرية ، ولكن لم يطبق عليها النظام الموضوع لهذه الأخيرة حتى لا يمتد أثره وقيوده لشقة من الأرض تمتد في قلب مصر حتى تصل لعاصمتها ، وهو ما لا تقبله الدولة صاحبة السيادة على هذا الإقليم .

(١٢) المحافظة على ملحقات القناة البحرية والترعة العذبة :

نصت المادة الثالثة من المعاهدة على التزام الدول المتعاهدة باحترام أدوات

ومؤسسات ومنشآت وأشغال القناة البحرية وقناة المياه العذبة .

وقد رأينا أن منطقة القناة التي تتمتع بضمانات المعاهدة اقتصر تحديدًا على مجرى القناة وموانئ مداخلها وثلاثة أميال بحرية وراء هذه الموانئ ، وكان الرأي في البداية أن تشمل هذه المنطقة التخوم البرية لهذا المجرى وكذلك قناة المياه العذبة ، ولكن هذا لم يتقرر ، فلزم إيجاد وسيلة لحماية ملحقات القناة الواقعة خارج المنطقة السابقة ، وكذلك ملحقات القناة العذبة ، لضرورتها كلها لسلامة المرور بطريق السويس ، ونص على التزام الدول المتعاقدة باحترام هذه التوابع فلا تكون محل اعتداء أو تعطيل من جانب أية دولة من هذه الدول .

وتشمل ملحقات القناة البحرية كل المنشآت والأدوات والأشغال التي توجد بيورسعيد والاسماعيلية والسويس وعلى شواطئها ، مما يكون له صلة بتنظيم المرور بها ، سواء مباشرة كالمكاتب الخاصة بأوراق المرور والمخارن أو غير مباشرة كالساكن والمستشفيات والمدارس الخاصة بالقائمين على شئون القناة والمتصلين بها من موظفين وعمال وغيرهم ، وسواء ما كان من هذه المنشآت يتبع الشركة أو الحكومة المصرية . وتشمل كذلك المنشآت التي صرح لبعض الحكومات بإقامتها بموانئ القناة لخدمة نواحيها المارة بها .

وتطبيقا للنص تمتد الحماية أيضا للعواد والمنشآت والمباني والأشغال التي تكفل معين القناة العذبة ، من النيل لنهايتها بيورسعيد والسويس ، كمحطات تكرير مياه هذه التربة وخزاناتها وما إليها .

(١٣) إزالة كل عمل أو حشد يهدد الملاحة :

سنرى في المبحث الثالث أن المادة الثامنة نصت على تكليف ممثلي الدول الموقعة على المعاهدة ، المعتمدين بالقاهرة ، مراقبة تنفيذ أحكامها ، ونصت هذه المادة في فقرتها الأخيرة على تكليفهم ، بصفة خاصة ، أن يطلبوا إزالة كل عمل *ouvrage* أو تفريق كل حشد *rassemblement* يجري على أي جانب من

جانبى القناة ، ويكون الغرض منه أو يؤدى بطبيعته للمساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة .

ومن هذه الأعمال حشد الجيوش وإقامة تحصينات دائمة ومؤقتة وبناء ثكنات عسكرية ونقط مراقبة وغيرها من الأعمال ذات الصبغة الحربية التى يقصد بها تعطيل المرور والمساس بسلامة القناة ، أو تؤدى لذلك بطبيعتها ، دون قصد ، كأن تستخدم مدافع الحصون لأجراء مناورات أو تجارب ، أو تستخدم فعلا فى عمليات لاصلة لها بالقناة ولكن تمر قذائفها قريبا من سطح مياه القناة بما يجعل مرور السفن بها محفوفا بأشد الخطر .

ولم يقل النص صراحة إن هذه الأعمال غير جائزة ، إلا أنه أسند لممثلى الدول طلب إلغائها ، ولما كان دور ممثلى الدول يقتصر ، كما سنرى ، على مجرد إخطار الحكومة المصرية بطلباتهم ومقترحاتهم ، وهذه تدبر ما تراه مناسبا ، سواء كان مائتخذة موافقا لرأيهم أو مخالفا له ، إلا أن النص يفهم منه أن الدول ترى أن هذه الأعمال غير جائزة . هذا فضلا عن أن المادة الأولى وغيرها من مواد المعاهدة تفيد تحريم كل ما من شأنه تعطيل الملاحة بالقناة . لهذا فإن الحكومة المصرية والدولة صاحبة الإقليم ، وهما صاحبتا السلطة على تخوم القناة ، وكذلك كل دولة أخرى ، حتى لو حصلت على إذن من الدولة صاحبة السيادة ، تعتبر جميعها ملزمة ألا تقيم على مواطنى القناة منشآت أو تحشد قوات أو غيرها ، إذا كان الغرض من هذه الأشغال والحشود تعطيل حرية المرور بالقناة أو تؤدى بطبيعتها لذلك . والمنطقة التى لا يجوز مباشرة هذه الأعمال بها هى المناخمة لجرى القناة على شاطئها ، والتى يمكن أن يترتب على أى حشد أو أى عمل عسكري بها تهديد مباشر للملاحة بالقناة . ويلاحظ أن هذه المنطقة تقع خارج منطقة القناة كما حددتها المادة الرابعة .

وسنرى أن المعاهدة قد سمحت بتجاوز حكم بعض نصوصها ، ومنها

النص محل البحث ، عند اتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذها أو الدفاع عن مصر أو ممتلكات تركيا على البحر الأحمر ، إلا أنها نصت في الفقرة الثانية من المادة الحادية عشرة على أنه حتى عند اتخاذ هذه التدابير ، وماستدعيه من إقامة أشغال وحصون وحشد جيوش على شواطئ القناة ، يظل محرماً إقامة التحصينات الدائمة .

(١٤) تحریم الميزات الاقترادية ، احتراماً لمبدأ المساواة :

تعرض حرية المرور العامة للخطر إذا ما تدخلت دولة بمفردها ، أو مع بعض الدول دون بعضها ، للسيطرة على مصائر قناة السويس ومحابة مصالحها الخاصة على حساب مصالح الآخرين ، لهذا وجد من البداية أن مبدأ المساواة من المبادئ الأساسية التي تنهض عليها حرية المرور ، وقد أشير إليه في المادة الأولى من المعاهدة التي تقرر أن المرور بالقناة تتمتع به كل السفن « دون تمييز لجنسيتها » ، وأعيد تأكيد كيدته وتوضيحه في المادة الثانية عشرة التي تقرر أنه تطبيقاً لمبدأ المساواة فيما يختص بحرية استخدام القناة ، وهو أحد أسس المعاهدة الحالية ، تلتزم الدول المتعاقدة بالألا تسعى إحداها للحصول على ميزات إقليمية أو تجارية أو تفضيل خاص فيما يوضع من تنظيمات دولية تتصل بالقناة . وقد رأينا أن المساواة من المسائل التي نص عليها صراحة في الامتيازات الأولى التي أصدرها والى مصر إلى دلبس .

ومن مناقشات لجنة ١٨٨٥ يتضح أن التدخل في المسائل المالية والتجارية المتعلقة بالقناة وأسهمها ، وهو ما تبنيه نظم الشركة ولوائحها للمساهمين ، سواء كانوا أفراداً أو حكومات ، وتتمتع به فعلاً بعض الدول التي لها نصيب في أسهم القناة ، خصوصاً إنجلترا ، لا يعد تدخلاً ممنوعاً بمقتضى المادة الثانية عشرة المذكورة .

وهناك مصالح يجوز السعى لها على أفراد كالمسائل الخاصة بخدمة السفن التي تمر بالقناة ، ومثلها التصريح الذي حصلت عليه الحكومة البريطانية ويخولها الاحتفاظ بيورسعيد بمخزن فحم لامداد السفن الانجليزية بحاجتها منه .

وللتجاوز عن مثل هذه الأوجه التي أثبتت عند بحث لجنة ١٨٨٥ ، رُئي

قصر تحريم التدخل المنفرد على المسائل التي تم بترتيبات « دولية » ، أى التي تختص الدول بتنظيمها ، ومثالها المسائل التي ورد ذكرها في نفس المعاهدة الحالية ، فمثلا لا يحق لإحدى الدول المتعاقدة أن تحصل لنفسها ، دون غيرها في أى اتفاق بمس القناة ، ويتم بينها وبين دولة أو دول أخرى ، على أن يكون لسفنها الحرية عند اشتباكها في حرب ، أن ترابط بموانئ القناة بصفة مستمرة أولاً أكثر من المدة المقررة ، أو تتخذها قاعدة لإنزال وشحن القوات والتموينات والدخائر ، أو أن يكون لها الحق في احتلال شواطئ القناة أو تحصينها .

وأشارت المادة في نهايتها لاحترام حقوق تركيا باعتبارها الدولة صاحبة الاقليم . وقد روعي في هذا الاستدراك مجاملة تركيا والحصول على موافقتها على المعاهدة . وهو من ناحية أخرى يتمشى منطقياً مع النصوص الأخرى التي تقرر عدم المساس بحقوق السلطان باعتباره صاحب السيادة على مصر . ومقتضى هذه الفقرة ألا تحرم الدولة صاحبة الاقليم من أن تسعى مستقبلاً للحصول على حقوق يخولها إياها حق السيادة ، ولا تتمتع بها الدول الأخرى ، ولكن يجب ألا تكون هذه الحقوق الجديدة المحتملة متعارضة مع الأحكام النافذة تطبيقاً للمعاهدة الحالية ، وعلى الخصوص يجب ألا تؤدي لتعطيل حرية المرور بالقناة .

المبحث الثالث

الأحكام الخاصة بتنفيذ المعاهدة

كل معاهدة عرضة لمخالفة نصوصها ، لهذا جرت العادة عند وضع المعاهدات أن تدرج بها نصوص تتضمن طريقة تنفيذها ، وتجبر أطراف التعاقد على احترام أحكامها ، وهو ما اتبعه واضعو معاهدة ١٨٨٨ إذ وضعوا نصوصاً خاصة بتدابير تتخذ للعمل على احترام تنفيذ هذه المعاهدة ونصوصاً تعالج مسألة رقابة هذا التنفيذ وهي التي ندرس أحكامها فيما يلي :

أولاً : تدابير التنفيذ :

فوضت المعاهدة ، في مادتها التاسعة ، مهمة اتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ أحكامها لمصر ثم لتركيا والدول ، على التفصيل التالى :

١ - نصيب مصر :

نصت الفقرة الأولى من المادة التاسعة على أن تتخذ الحكومة المصرية التدابير الضرورية للعمل على احترام تنفيذ المعاهدة الحالية ، وذلك فى حدود سلطاتها المستمدة من القرارات ، وبمراعاة الشروط المذكورة فى هذه المعاهدة . ومن هذا يتضح أن مهمة اتخاذ التدابير اللازمة لضمان نفاذ أحكام المعاهدة وإجبار الجميع على احترامها ، قد فوضت أساساً للحكومة المصرية . فلو حاولت سفينة حرية مثلاً أن تتخطى الشروط المرسومة لأمثالها كأن ترابط داخل القناة أو تحاول ارتكاب بعض الأعمال العدائية فى منطقتها ، فإن هذه الحكومة تتخذ من الاجراءات ما يحول دون تمكين هذه السفينة من نقض الشروط الموضوعه ، ولو أدى الأمر لاستخدام القوة ضدها . وهذا حق للحكومة المصرية وواجب عليها فى نفس الوقت .

ولما كانت الحكومة المصرية فى ذاك الوقت عبارة عن حكومة محلية فى إقليم خاضع لسيادة الباب العالى ، ورتبت سلطاتها وحقوقها بمقتضى القرارات التى أصدرها سلطان تركيا لولاية مصر ، ولا يجوز لهؤلاء قانوناً أن يتخطوا أحكام هذه المواثيق فيما يقومون به من إجراءات على إقليم مصر ، لهذا احتاط واضعو المعاهدة بالنص على أن تكون التدابير التى تتخذها حكومة مصر فى حدود السلطات المخولة لها بمقتضى قرارات السلطان .

ونصت المادة التاسعة المذكورة على أن يراعى عند اتخاذ هذه التدابير الشروط الواردة فى المعاهدة الحالية . وهذا نص عام كان أصله فى المناقشات الأولى فى لجنة

١٨٨٥ مراعاة أحكام المادة التي تنص على تشكيل لجنة من ممثلي الدول لمراقبة تنفيذ المعاهدة ، وبسبب معارضة مندوب إنجلترا حذفت العبارة التي تشير للمراقبة ووضع بدلها عبارة عامة لا اعتراض عليها نقضى بأن تراعى الحكومة المصرية أحكام المعاهدة الحالية عند اتخاذ التدابير الموكولة إليها . وهذا قيد مفهوم دون نص ، ولكن ذكره صراحة أكد حكمه ، وإن كانت أهميته قد قلت تبعاً لانتفاء مسألة المراقبة لنص ضعيف كما سنرى .

ب - نصيب تركيا والدول :

نصت الفقرة الثانية من المادة التاسعة على أنه في حالة ما إذا كانت الحكومة المصرية لا تدبر الوسائل الكافية ، فإنها تلجأ للحكومة العثمانية ، وهذه تتخذ التدابير الضرورية لإجابة هذا الطلب ، وتعلن بذلك الدول الأخرى الموقعة على تصريح لندن في ١٧ مارس ١٨٨٥ ، وتتشاور ، عند الحاجة ، مع هذه الدول بخصوص هذا الموضوع .

ولما كانت تركيا تملك السيادة على مصر كان من الطبيعي أن يوكل إليها أمر اتخاذ التدابير التي تكون من اختصاص الحكومة المصرية ولا تتمكن هذه بوسائلها من تدبيرها ، كأن يقع اعتداء على منطقة القناة ، ، خلافاً لأحكام المعاهدة ، من جانب أسطول دولة محاربة ، ولا تتمكن مصر من رد هذا الاعتداء لضعف قواتها أو لأي سبب آخر ، فيكون عليها أن تستنجد بتركيا ، وهذه يجب أن تقوم باتخاذ ما يلزم لرد هذا الاعتداء ، إجابة لطلب مصر ، فتدخل دبلوماسياً أو تستخدم القوة بنفسها مباشرة أو مساعدة لمصر . ومهمة التدخل في هذه المرحلة قبل التشاور مع الدول الموقعة على تصريح لندن ، قاصرة على تركيا ، وليس لدولة أخرى أن تقوم بها ، بمفردها أو مع حلفائها ، حتى لو أذنت لها بذلك مصر و تركيا .

وفي حالة قيام تركيا بإجابة طلب مصر ، عليها أن تخطر بذلك الدول الموقعة

على تصريح لندن في ١٧ مارس ١٨٨٥ .

وزاد النص بأن تتشاور تركيا ، عند الحاجة ، مع هذه الدول ذاتها في هذا الأمر . ويجب أن يتم التشاور ، إذا تبين لزومه ، مع جميع الدول الموقعة على تصريح لندن المذكور ، وألا تقصر تركيا ذلك على بعضها دون الأخرى . وهنا يتبدى النصيب الإيجابي للدول الكبرى في تدابير تنفيذ المعاهدة ، فقد ترى تركيا أن الاعتداء قد اقترفته قوات أقوى من قواتها ، أو أوعزت به دول أقوى منها ، أو أحاطت به ظروف وملايسات تحتم مواجهته بعمل دولي مشترك ، فتتفاهم مع الدول المذكورة لترتب الأمر فيما بينها وتقرر التدابير اللازمة ، التي قد يكون منها تدخلها ، مجتمعة أو منفردة ، لجعل أحكام المعاهدة نافذة المفعول . وللدولة صاحبة السيادة أن تتخذ من جانبها ما تراه مناسباً لمواجهة الحالة حتى بعد التشاور مع الدول الكبرى ، وحتى لو كانت بعض هذه الدول لا توافقها على التدابير التي ترى اتخاذها ، بشرط أن يكون الغرض من هذه التدابير حماية القناة وتنفيذ نصوص المعاهدة ، وأن تكون في نطاق الحقوق التي تقرها المعاهدة لهذه الدولة .

ثانياً - مراقبة التنفيذ :

الرقابة نوع من الضمان لتنفيذ المعاهدات . وقد رثى بالنسبة لمعاهدة ١٨٨٨ أن يكون للرقابة على تنفيذها صفة دولية ، تسند ، بشكل ما ، للدول التي وضعتها . وكان القصد في بداية مناقشات لجنة ١٨٨٥ أن توضع هذه المهمة في قالب فعال بأن تشكل لها لجنة دائمة ذات اختصاص واسع ، ثم تقلص النص ، بسبب موقف إنجلترا ، إلى أن أصبحت المهمة شكلية أكثر منها فعلية .

وجاء نص المادة الثامنة يفرض مهمة مراقبة تنفيذ المعاهدة لممثلي الدول الموقعة عليها ، المعتمدين بمصر . وهؤلاء يباشرون مهمتهم بعقد اجتماعات ، عند ما تجد ظروف معينة أو بصفة دورية ، على التفصيل الآتي :

١ - اجتماعات تقتضيها الظروف :

نصت الفقرة الأولى من المادة الثامنة على أنه في كل حالة تهدد سلامة القناة وحرية المرور بها ، يجتمع ممثلو الدول ، بناء على دعوة ثلاثة من بينهم ، وتحت رئاسة عميدهم ، لإجراء التحقيقات اللازمة .

والظروف وحدها هي التي يترتب عليها عقد الاجتماعات في هذه الحالة . وهذه الظروف كما نصت عليها المادة ، هي الأحداث التي تهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها ، كوقوع حرب قريبة منها أو تسلط بعض السفن الحربية على مداخلها أو رفضها الخضوع لأحكام المعاهدة .

فإذا وقع شيء مما تقدم يعقد ممثلو جميع الدول الموقعة على المعاهدة ، المعتمدون بالقاهرة ، اجتماعات لدرس الحالة والتحقق من الأحداث التي يحتمل أن تهدد القناة أو حرية المرور بها والإحاطة بسائر ملابساتها .

وبسبب موقف الحذر الشديد الذي اتخذته إنجلترا تجاه مسألة المراقبة ، اشترط ألا تعقد هذه الاجتماعات إلا بناء على دعوة ثلاثة من ممثلي الدول ، الذين كلفوا بالمراقبة .

وتكون رئاسة الاجتماعات في هذه الحالة لعميد الهيئة السياسية بالقاهرة ، على أن يكون طبعاً من بين ممثلي الدول الموقعة على المعاهدة ، وإلا كانت الرئاسة لأعلام درجة أو أقدمهم في المنصب أو أكبرهم سناً حسب العرف السائد في تعيين عميد السلك السياسي في أي عاصمة من العواصم .

والنتيجة التي تنتهي إليها هذه الاجتماعات هي تنبيه الحكومة المصرية للخطر الذي يراه المجتمعون ، حتى تتخذ من جانبها التدابير اللازمة لحماية القناة وحرية المرور بها . ولا يكون توجيه هذا الرأي المشترك إلا للحكومة المصرية ، فلا يوجه ممثلو الدول للشركة أو لدولهم أو لأي جهة أخرى مباشرة . وهذا لا يمنع أن لكل منهم أن يتصل وحده بحكومته بصفته المنفردة ، وإحاطتها بما يراه ، وهو ما يدخل

في مهمة الممثل السياسي بصفة عامة .

والحكومة المصرية بعد ذلك أن تتخذ مآثرا من التدابير لدفع الخطر المتوقع بالتطبيق للمادة التاسعة ، حتى تتحقق سلامة القناة وحرية المرور بها تماما .
ويلاحظ أن المباحثات التي سبقت وضع المعاهدة ونفس صياغة المادة الثامنة تفيدان أن هذه الحكومة غير ملزمة باتباع رأى ممثلي الدول وما يسمونه لها ، باعتبار مجرد رأى استشاري .

ب — اجتماعات دورية :

تقرر الفقرة الثانية من المادة الثامنة أن يجتمع ممثلو الدول ، على أى حال ، مرة في السنة للتحقق من سلامة تنفيذ المعاهدة .

والقصد من هذا النص المحافظة على ديمومة مهمة ممثلي الدول والتنبيه إلى قيامها ، حتى لا يأتى عليها مرور الزمان ويطويها في زوايا النسيان . فقد تسير الأمور بشكل طبيعي لسنوات كثيرة بما لا يستدعى الاجتماعات المذكورة في الفقرة الأولى ، فيكون في الاجتماعات السنوية ما ينبه إلى وجود رقابة ، ولو شكلية ، على تنفيذ المعاهدة يتولاها ممثلو الدول الموقعة عليها . ولو كانت الدول قد أقرت الاقتراحات الأولى التي قدمت في مباحثات باريس عام ١٨٨٥ ، والتي كانت تقضى بقيام لجنة دائمة للمراقبة ، لما احتاج الأمر إلى النص على اجتماعات سنوية .

وحتى لا تكون هذه الاجتماعات الدورية غير ذات موضوع نص على أن يتحقق المجتمعون من أن أحكام المعاهدة قد روعيت في السنة السابقة على الاجتماع ، فيجوز لهم مثلا أن يطلبوا من الحكومة المصرية أو الشركة أو أى جهة أخرى بيانات بخصوص ظروف المرور بالقناة في تلك السنة . وليس هناك ما يحتم قصر اتصالهم ، بخصوص مثل هذا الطلب ، على جهة دون أخرى . ولكن إذا تحققوا من أن أحكام المعاهدة قد خولفت بأى شكل ، فإن الجهة التي يتوجهون بمقتراحاتهم إليها هي الحكومة المصرية وحدها ، قياساً على الحالة الأولى ، لعدم النص في الفقرة

على جهة معينة ، ولأن الأعمال التحضيرية ، من مناقشات لجنة ١٨٨٥ إلى مفاوضات الحكومات ، تبين أن هذه الحكومة هي الجهة الوحيدة التي يتقدم ممثلو الدول إليها بتقترحاتهم التي تنتهى إليها اجتماعاتهم .

وتعقد هذه الاجتماعات الدورية من ممثلى جميع الدول الموقعة على المعاهدة . وأضاف النص أنه يجوز أن يشترك فى هذه الاجتماعات مندوب يمثل الحكومة المصرية . واشتراك مصر ، الذى يتم بصفة استثنائية ، قاصر على الحالة التى ينص فيها على جوازها ، ولهذا فإنها لا تشترك فى الاجتماعات التى تقتضيها الظروف ، لصمت الفقرة الأولى عن الإشارة لذلك ، ولأن المندوب العثمانى ينوب عنها ضمنا باعتبارها مندوب الدولة صاحبة السيادة على مصر .

ونص على أن تكون رئاسة الاجتماعات السنوية لمندوب خاص تعيينه الحكومة العثمانية لهذا الغرض ، وفى حالة غيابه يحل محله فى الرئاسة مندوب الحكومة المصرية

ملاحظتان :

الأولى : فى المبحث الثانى ، انخلص بضمائنا حرية المرور ، درسنا الفقرة الثالثة من المادة الثامنة التى تسند إلى ممثلى الدول ، الذين كلفوا بالمراقبة ، مهمة خاصة هى طلب إزالة كل عمل أو تفريق كل حشد يجرى على أى جانب من جانبي القناة ويكون الغرض منه أو يؤديه المساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة . والحق أن هذه المهمة الخاصة تدخل ضمنا فى الأحوال التى نص عليها فى الفقرة الأولى الخاصة بالظروف التى يحتمل أن تهدد القناة والملاحة بها ، ولكن تخصيصها يؤكد حكمها خصوصا وهى أعمال تقع خارج منطقة القناة كما حددتها المادة الرابعة . ويلاحظ أن هذه الأعمال ، التى يطلب ممثلو الدول إزالتها ، قد تستدعى ، خصوصا إذا كانت جسيمة وخطيرة ، عقد اجتماعات خاصة تطبيقا للفقرة الأولى من المادة الثامنة ، وقد يقتصر الأمر على مجرد بحثها فى الاجتماعات السنوية .

الثانية : إلى جانب المادة الثامنة التي وضعت خصيصاً لمسألة الرقابة على تنفيذ المعاهدة ، رأينا في المبحث الثاني أنه تطبيقاً للمادة السابعة يجوز للدول غير المحاربة أن ترابط بموائى مدخلى القناة بسفن حربية خفيفة لا تتجاوز سفيتين لكل دولة ، وهذه المراقبة يترتب عليها من الناحية العملية نوع من الرقابة المادية والضمان لتنفيذ أحكام المعاهدة ، إذ أن في مجرد وجود هذه السفن ما يحمل الغير على احترام القناة والقواعد الموضوعة لها ، وإن كانت هذه الرقابة ذات أثر محدود لضعف المراكب التي سمح بمزابطتها وقلة عددها وما يحتمل من إحجام بعض الدول عن الاستفادة بهذا الحق .

المبحث الرابع

اعفاءات استثنائية من بعض أحكام المعاهدة

نصت معاهدة ١٨٨٨ على بعض الحالات التي يجوز فيها ، عند اللزوم ، تجاوز أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ التي تحرم وتقيّد بعض الأعمال في منطقة القناة . وليس الاعفاء من أحكام هذه المواد مطلقاً من كل قيد بل هو مشروط بعدة شروط . وسنبحث فيما يلي الحالات المذكورة ثم القيود أو الشروط الواردة عليها :

أولاً - حالات تجاوز أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ :

هذه الحالات ، كما نصت عليها المادتان التاسعة والعاشر ، بعضها خاص بتنفيذ المعاهدة وبعضها خاص بالدفاع عن مصر أو ممتلكات تركيا على الشاطئ الشرقى على البحر الأحمر .

(١) حالة تنفيذ المعاهدة :

رأينا في المبحث الثالث أن المادة التاسعة نصت في فقرتها الأولى والثانية على أن تتخذ مصر التدابير اللازمة لتنفيذ المعاهدة ، وإذا أعوزتها الوسائل تلجأ

للحكومة العثمانية التي تقوم من جانبها باللازم ، والتشاور في ذلك ، عند الحاجة ، مع الدول الموقعة على تصريح لندن . وأضافت هذه المادة ، في فقرتها الثالثة ، ان الاجراءات المذكورة لا تعوقها القيود الواردة في المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ .

ومقتضى ذلك أنه يجوز للحكومة المصرية ، وكذلك لتركيا والدول إذا اقتضى الأمر تدخلها ، الانتقيد ، عند رد الاعتداء على أحكام المعاهدة ، بالأحكام الواردة في المواد الأربع السابقة .

وهذا الإعفاء تختمه الضرورات العملية ، فقد تحصر مثلاً سفينة حربية وتربط داخل القناة وترفض مغادرتها ، وهنا تعمل الحكومة المصرية ، ولو بالقوة على إجبار هذه السفينة على الإبحار أو الرجوع عن موقفها ، واستخدام القوة ، هذا يتم طبعاً داخل مياه القناة ، وهو من الأعمال التي تحرمها المادة الرابعة ، ولو حتمنا على هذه الحكومة ، في هذه الحالة ، أن تحترم أحكام هذه المادة لما أمكنها أن تتصرف بشكل فعال يؤدي لإجبار الغير على احترام نصوص المعاهدة .

(٢) حالة الدفاع عن مصر :

نصت المادة العاشرة ، في فقرتها الأولى ، على أن القيود التي تقرها المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ لا تكون عقبة في سبيل التدابير التي يضطر السلطان أو الخديو ، باسم جلالته وفي حدود الأوامر الصادرة له ، إلى اتخاذها ، بقواتها الخاصة ، للدفاع عن مصر وإقرار النظام العام بها .

ولما كان اتخاذ التدابير اللازمة للدفاع عن الأراضي المصرية ، ومنها منطقة القناة ، وإقرار النظام العام بها حقاً يتمتع به السلطان والخديو ، وحتى لا يتعطل هذا الحق إذا طبقنا قيود المعاهدة على التدابير التي تتخذ تطبيقاً له ، أباح النص للسلطان وللخديو ، عند اللزوم ، تجاوز قيود المواد الأربع السابقة في هذه الحالة ، فلهما مثلاً حشد أخيش على ضفاف القناة واتخاذ موانئها ومراسيها الداخلية قاعدة تربط بها سفنهما الحربية ، لأي مدة وبأي عدد ، وتأخذ منها

كافة التموينات والعتاد الحربي ، وتفتيش السفن التي يشتبه في أنها تخدم عدوها وضبط ما قد تحمله من مهربات ، وغير هذا من الاجراءات التي حرمتها هذه المواد .

ويفيد ورود النص بشكل عام ان هذا الاستثناء يتمتع به السلطان والحدود سواء كان الاعتداء المطلوب رده وقع على منطقة القناة أو على أى منطقة أخرى من الأراضي المصرية ، كأن تتعرض هذه الأراضي لهجوم من الحدود الغربية ، مادام الاعتداء المطلوب رده يقتضى توقيف بعض أحكام المعاهدة تطبيقاً للمادة العاشرة .

وقد تشترك قوات مصر في عمليات حربية خارج حدودها ، وهنا يحتمل أن تتعرض الأراضي المصرية للاعتداء ، خصوصاً إذا كان القتال قريباً منها ، كأن يكون في فلسطين مثلاً ، وهذا يستلزم أن تتخذ الحكومة المصرية من التدابير ما يكفل الدفاع عن أراضيها ، وهي تدخل في نطاق « تدابير الدفاع عن مصر » كما يعنىها النص الذى لاشأن له بما وراء ذلك من ظروف وملابسات وأسباب الحرب التي تجر إلى هذه التدابير ، وبالتالي تتمتع هذه الحكومة في هذه الحالة بالاستثناء الحالى بشروطه .

(٣) حالة الدفاع عن الممتلكات العثمانية شرق البحر الأحمر :

نصت الفقرة الثالثة من المادة العاشرة على أن القيود الواردة في المواد ٧٥ و ٧٥ و ٨ لا تعطل ، بأى حال ، التدابير التي ترى الحكومة العثمانية ضرورة اتخاذها ، بقواتها الخاصة ، للدفاع عن ممتلكاتها الواقعة على الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر . والدافع إلى هذا النص أن ممتلكات الامبراطورية العثمانية تمتد على شواطئ البحر الأحمر ، وبعضها ذات أهمية قصوى ، خصوصاً من الناحية الدينية ، وهي الحجاز والمدن الاسلامية المقدسة ، ويعد الدفاع عنها مسألة حيوية لتركيا تنبته لادراجها في معاهدة ١٨٨٨ ، باعتبارها من الحالات التي تتوقف فيها بعض قيود

هذه المعاهدة ، فلو وقع اعتداء خارجي على هذه الممتلكات ، أو قامت بها ثورة مثلا ، كانت تركيا حرة في تدبير الوسائل الكفيلة ببرد الاعتداء عليها أو قمع العصيان بها ، دون أن تتقيد بالأحكام الواردة في المواد الأربع السابقة ، كأن تشحن قوات أو ذخائر داخل القناة ، أو تجعل سفنها الحربية ترابط في مياهها ، وما شاكل هذا مما حرمته أو قيدته المواد المذكورة .

ثانيا - شروط أساسية :

لأبجنا في الحالات السابقة توقيف أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ دون قيد لكان في هذا مايجر إلى هدم المعاهدة وتعطيل الملاحة بالقناة . لهذا رأى واضعو هذه المعاهدة التوفيق بين الضرورات الخاصة بتنفيذها والدفاع عن مصر وممتلكات تركيا وبين تحقيق حرية الملاحة وضمان عدم تعطيلها في هذه الحالات الاستثنائية . وتتركز هذه الشروط في الخمسة الآتية :

(١) كفالة حرية المرور :

الغرض الأساسي الذي وضعت المعاهدة لضمانه هو حرية الملاحة العامة بالقناة ، ولو سمحنا بتعطيلها لكان في هذا أبلغ الضرر للتجارة العالمية . لهذا نصت الفقرة الأولى من المادة الحادية عشرة على أن التدابير التي تتخذ في الحالات المذكورة في المادتين التاسعة والعاشرية يجب ألا تعطل حرية استخدام القناة .

ولما كانت المادة الأولى من المعاهدة ، التي قررت المبدأ العام لحرية المرور ، ليست من المواد الأربع التي يجوز توقيفها ، لهذا فإن نفاذها كان يغني عن إعادة النص في المادة الحادية عشرة على اشتراط كفالة حرية المرور ، إلا أن في هذا بما يؤكده حرية الملاحة وينبه لأهميتها القصوى حتى عند اتخاذ التدابير التي تجر لتوقيف بعض المواد .

ولما كان النص ورد عاما فان تطبيقه يعني أن حرية المرور ، حتى في حالة

التدابير الإستثنائية ، يجب أن تكون مكفولة لجميع السفن ، دون عبرة بما إذا كانت تابعة لدولة في حالة حرب أو في حالة سلم مع مصر وتركيا .

(٢) اخطار الدول :

تقضى الفقرة الثانية من المادة التاسعة على أنه في الحالة التي تجيب فيها الحكومة العثمانية طلب مصر باتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ أحكام المعاهدة ، تقوم الحكومة المذكورة باخطار الدول ، التي وقعت تصريح لندن في ١٧ مارس ١٨٨٥ ، بذلك .

ونصت الفقرة الثانية من المادة العاشرة على أنه في حالة ما إذا اضطر السلطان والخديو إلى مباشرة التدابير الاستثنائية المذكورة في هذه المادة ، تقوم الحكومة العثمانية باخطار الدول الموقعة على تصريح لندن بذلك .

في الحالة الأولى يتحتم على تركيا إذا لجأت إليها مصر أن تخطر الدول المذكورة ، ومن هذا نستدل أن الإخطار قاصر على الحالة التي يلجأ فيها الخديو للسلطان إذا أعوزته وسائله ، ولكن إذا تمكنت الحكومة المصرية من القيام بنفسها بما يكفل احترام المعاهدة فلا داعي لاخطار الدول .

وفي الحالة الثانية تخطر الدول المذكورة بالتدابير التي تتخذ للدفاع عن مصر تطبيقاً للفقرة الأولى من المادة العاشرة ، سواء قام بهذه التدابير الخديو أو السلطان . والسلطان هو المكلف بهذا الإخطار .

وفي حالة التدابير التي تتخذها تركيا للدفاع عن ممتلكاتها على الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر ، يلزمها أيضاً أن تخطر بذلك الدول ، لأنه وإن كانت الفقرة الخاصة بهذه التدابير قد جاءت في آخر المادة العاشرة ، بعد الفقرة التي تنص على الإخطار ، إلا أن الفقرة الثانية تقرر أن هذا الإخطار ضروري في حالة الإلتهاء .

«للتدابير الاستثنائية المذكورة في هذه المادة» ، وتدابير الدفاع عن ممتلكات تركيا على البحر الأحمر نص عليها في المادة فهي تدخل ضمن هذه التدابير . وأما

مجيء هذه الفقرة في آخر المادة ، فسيبه ، كما هو معلوم ، أنها وضعت ، بناء على طلب الباب العالي ، في آخر مراحل تحضير المعاهدة .

والدول التي تخطر ، والتي وقعت على تصريح لندن في ١٧ مارس ١٨٨٥ ، هي ألمانيا والنمسا وفرنسا وبريطانيا وإيطاليا وروسيا ، ووقعت التصريح معها تركيا التي تقوم بالإخطارات محل البحث . وهذه هي الدول الموقعة على معاهدة ١٨٨٨ ، عدا هولندا وأسبانيا . وقد روعى قصر الإخطار على الدول الكبرى ، حتى تعفى الدول الصغرى من مهمة قد تجر لا شتراكها في عمل خطير يرهقها .

وهذا الإخطار ضروري في حالة التدابير الخاصة بتنفيذ المعاهدة ، لأن العدوان الذي يستوجب في هذه الحالة تدخل تركيا ولا تتمكن مصر من رده لا بد وأن يكون من الخطورة بحيث يلزم إخطار الدول الكبرى به حتى تكون على بينة منه ، وحتى تتخذ ، إذا لزم الحال ، تطبيقا للمادة التاسعة ، بعد التشاور مع تركيا وبالإشتراك معها ، من التدابير ما يؤدى لنفاذ أحكام المعاهدة .

ويوجب هذا الإخطار في حالة الدفاع عن الأراضي المصرية والممتلكات العثمانية ، أن تركيا ومصر سيكون اهتمامهما منصبا ، قبل كل شيء ، على سلامة أراضيهما ، فيلزم أن تعلم الدول بتدابير هذا الدفاع ، حتى تتخذ ، عند اللزوم ، الاحتياطات الضرورية لنفاذ أحكام المواد التي لايسرى عليها جواز التوقيف ، وللاحتياط أيضا إلى مراعاة الشروط الخاصة بهذا التوقيف .

وما يؤيد فكرة الإخطار في هذه الحالات أن قناة السويس قد اكتسبت من البداية ، ثم بالمعاهدة الحالية صفة دولية تجعل الدول الكبرى تهتم بمصائرها لارتباط مصالحها بها .

(٣) منع إقامة تحصينات دائمة :

تقرر الفقرة الثانية من المادة الحادية عشرة انه في الحالات السابقة التي تتوقف فيها أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ يظل محرما انشاء تحصينات دائمة خلافا لأحكام المادة الثامنة .

وحتى نفهم المدلول الصحيح لهذه الفقرة يجب أن نتتبع حق إقامة التحصينات من البداية ثم تسلسله في نصوص الماهدة حتى نصل للنص محل البحث :

من بداية الموائيق الأولى الخاصة بقناة السويس ، احتفظت مصر بحقها في احتلال شواطئ هذه القناة . وقد نص على ذلك صراحة في المادة العاشرة من اتفاق ٢٢ فبراير ١٨٦٦ التي تعطي الحكومة المصرية الحق في أن تحتل ، في المنطقة التي احتفظ بها كملحق للقناة البحرية ، كل نقطة حربية تراها ضرورية للدفاع عن إقليمها ، على ألا يؤدي هذا الاحتلال ، كما قالت المادة ، لتعطيل الملاحة^(١) .

وحق الاحتلال يتضمن الحق في إقامة تحصينات ، إذ يمر وجود القوات العسكرية إلى إقامة ثكنات وحصون ومخازن وما شاكل ذلك . هذا فضلا عن أن الدولة صاحبة الإقليم لها ، طبقا للقواعد العامة ، حق تحصين أقاليمها ، ولم تتضمن موائيق قناة السويس تنازلا عن هذا الحق .

وقد رأى واضعو معاهدة ١٨٨٨ أن هذا الحق على إطلاقه قد يؤدي لتعطيل حرية المرور ولهذا قيدوه في نصوص المعاهدة بالتدرج التالي :

قررت الفقرة الأخيرة من المادة الثامنة ، كما سبق بينا ، أن على ممثلي الدول الموقعة على المعاهدة المعتمدين بالقاهرة أن يطلبوا إزالة كل عمل أو حشد يقع على أى جانب من جانبي القناة ويكون الغرض منه أو يؤدي لتعطيل حرية الملاحة وسلامتها التامة . وهذا يتضمن ان هذه الأعمال غير جائزة . والحصون الدائمة والمؤقتة لا تخرج عن كونها عمل من هذه الأعمال . ثم جاءت المادتان التاسعة والعاشرة وسلمتا بحق الخديو والسلطان في اتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ أحكام المعاهدة والدفاع عن مصر والممتلكات العثمانية شرقي البحر الأحمر ، ونصتا على جواز تجاوز أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ عند اتخاذ هذه التدابير ، ولما كانت المادة

(١) مجموعة Recueil des Actes de la Compagnie du Canal

de Suez ، (من ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ إلى ٣٠ ابريل سنة ١٩٢٨) ص ٤٣ .

الثامنة تدخل ضمن هذه المواد الأربع ، التي يجوز وقف نفاذها في هذه الحالة ، وتنص قهرتها الأخيرة ، التي ينصب عليها وحدها من الناحية العملية جواز التوقيف ، أن على ممثلي الدول أن يطلبوا إزالة كل عمل يحتمل أن يجر تعطيل حرية المرور ، فإن هذا معناه أن مثل هذه الأعمال ، ومنها الحصون بأنواعها ، يجوز مباشرتها في حالات التوقيف المذكورة ، ولكن لما كانت الحصون الدائمة قد لا تختمها الضرورة في هذه الحالات ، خصوصاً وأن التوقيف يرتبط في كنهه وكيفية ووقته بتدابير تنفيذ المعاهدة أو الدفاع عن مصر وممتلكات تركيا ، وهي تدابير استثنائية وموقوتة ، وزيادة على ذلك يحتمل أن تستخدم هذه التحصينات ، التي تقام بصفة دائمة ، ضد الملاحة بعد انتهاء الظروف التي اقتضت قيامها ، بل إن في مجرد قيامها بإزعاجا للسفن المارة ، لهذا كله نصت المعاهدة في المادة الحادية عشرة على أنه في الحالات الاستثنائية المذكورة لا يجوز إقامة حصون دائمة على شواطئ القناة بما يخالف أحكام المادة الثامنة .

ويلاحظ أن هذه الأحكام يمكن تطبيقها إذا أمكن التفرقة بسهولة بين التحصينات الدائمة والموقوتة ، وهو مالا يكون عملاً إلا في بعض الحوادث العرضية البسيطة التي تقتضي لمواجهتها تدابير خفيفة . ولكن في بعض الظروف ، كالحرب التي يطول أمدها ويتسع مداها ، يصعب كثيراً إمكان هذه التفرقة . لهذا نرى عند وقوع مثل هذه الظروف ، وحتى يطبق النص تطبيقاً سليماً ذا أثر ، أن تترك السلطات المختصة باتخاذ التدابير الاستثنائية اللازمة ، تطبيقاً للمادتين التاسعة والعاشرية ، تتصرف بالشكل الذي تراه أجدى ، فتقيم الحصون الضرورية ضمن ما يتخذ من تدابير ، على أن تلزم ، بمجرد زوال الظروف التي دعت لهذا ، بأن تزيل ما أقامته من تحصينات ، مهما كانت صفتها ، وإلا كان على ممثلي الدول ، الذين كلّفوا بالمراقبة ، أن يطلبوا إزالتها .

ولا خوف من هذا الرأي الذي تدعو إليه الصعوبات العملية التي تظهر عند

تطبيق النص فعلا ، مادامت الحصون التي يسمح بقيامها استزال بمجرد انتهاء الظروف التي دعت إليها ، ومادامت حرية المرور ، وهي الغرض الرئيسي الذي تهدف لتحقيقه الفقرة التي تحرم التحصينات الدائمة ، قد نص ، في الفقرة التي سبقتها ، على ضرورة احترامها حتى عند قيام الظروف الاستثنائية ومباشرة التدابير التي تقتضيها.

والمنطقة التي لا يجوز إقامة التحصينات الدائمة بها هي المنطقة المتاخمة لجرى القناة ، المدى الذي يمكن أن يوجه منه تهديد مباشر للملاحة بها .

(٤) استخدام القوات الخاصة :

نص في الفقرة الأولى من المادة العاشرة ، بخصوص التدابير التي يتخذها الخديو أو السلطان للدفاع عن مصر ، وكذلك في الفقرة الأخيرة من هذه المادة بخصوص التدابير التي تتخذها تركيا للدفاع عن ممتلكاتها على البحر الأحمر ، أن تتخذ هذه التدابير بالقوات الخاصة التابعة لمصر أو تركيا .

ولم يذكر هذا الشرط صراحة في المادة التاسعة ، الخاصة بتدابير تنفيذ المعاهدة . ولكن سياق هذه المادة يفيد ضمنا ، إذ قالت إن مصر تتخذ ما يلزم ، في حدود سلطاتها المستمدة من القرارات وبالشروط الواردة في المعاهدة الحالية ، فإذا لم تتمكن من تدير الوسائل الكافية عليها أن تلجأ لتركيا ، وهذه تقوم من جانبها بالتدابير اللازمة وتتشاور مع الدول الموقعة على تصريح لندن إذا رأت لزوم ذلك ، وهذا معناه أن تستخدم مصر ثم تركيا قواتهما الخاصة أولا ، فإذا لم تتمكن من الوصول لنتيجة فعالة تتجه تركيا لمعونة الدول بالطريق الذي رسمته المادة ومؤداه أن تتشاور في ذلك مع الدول الموقعة على تصريح لندن فإذا انتهى هذا التشاور إلى ضرورة قيام قوات أجنبية بمعاونة تركيا ومصر ثم هذا بصفة مشتركة بمعرفة الدول المذكورة ، أي لا يجوز لمصر أو تركيا أن تشرك معها من البداية قوات دولة أجنبية بغير اتباع هذا الطريق .

والغرض من الشرط السابق أن لا يشترك حلفاء تركيا أو مصر معهما في التمتع بالاعفاءات المقررة لهما ، وهو ما يترتب عليه تهديد مركز القناة وتعريضه لسيطرة بعض الدول .

وإذا كانت مصر وتركيا قد حرمتا ، في هذه الحالات ، من الاستعانة بحلفائهما الخاصين ، فإن هذا لا يمنع أن لهما الحق في الالتجاء ، عند اللزوم ، للدول الموقعة على المعاهدة مجتمعة . وهذا باب تحالف أقوى وأعم يعوضهما عن تقييد حقهما في الالتجاء للتحالف الخاص مع دولة بمفردها أو دول دون أخرى . ولا يسرى هذا القيد إلا فيما يختص بالتدابير التي تتخذ في منطقة القناة ، فلا تتمتع أى دولة حليفة لمصر أو تركيا بالمميزات المقررة لهما في هذه المنطقة في حالة توقيف أثر المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ ، أى لا يجوز لهذه الدولة الحليفة أن ترابط معهما مثلاً داخل القناة بسفنها الحربية أو تنزل أو تشحن بها قوات أو ذخائر أو غير ذلك . ولكن خارج منطقة القناة لمصر وتركيا الحرية الكاملة في الاستعانة بحلفائهما للدفاع عن أقاليمهما . فللحليفة أن تحشد جيوشها وترابط بسفنها وتفرغ عتادها بالأسكندرية مثلاً ، إذا تم هذا برغبة الدولة صاحبة الاقليم . ويلاحظ ، اهتداءً بالمناقشات التي سبقت توقيع المعاهدة ، أن هذا القيد لا يقتصر على منطقة القناة كما حددتها المادة الرابعة ، وهي المجرى وموانئ المدخلين وثلاثة أميال بحرية ، بل يمتد أثره للمنطقة المتاخمة للقناة على جانبيها ، وهي المنطقة التي أشارت إليها الفقرة الأخيرة من المادة الثامنة .

(٥) مراعاة حدود الضرورة :

روعي في إجازة إيقاف أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ ضرورة ذلك لتمكين مصر وتركيا من الدفاع عن أقاليمهما أو إجبار الغير على احترام أحكام المعاهدة . وهذا إيقاف استثنائي والاستثناء محدود بقدره . ونفس ألفاظ النصوص تفيد معنى الضرورة وحدود اللزوم ، إذ أشارت المادة التاسعة للتدابير التي تتخذها

مصر وتركيا بقولها « التدابير الضرورية » ، وفي المادة العاشرة قالت الفقرة الأولى « التدابير التي يضطر السلطان والخديو إلى اتخاذها . . . » ، ونصت فقرتها الأخيرة على التدابير التي ترى الحكومة العثمانية « من الضروري » اتخاذها .

من هذا نقيين أن المواد الأربع المذكورة لا يتوقف من أحكامها ، في الحالات السابقة ، إلا ما استلزم التدابير الضرورية توقيفه . وهذا يؤيده صريح النصوص التي تقرر أن أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ « لا تعطل » التدابير التي تتخذ ، ولم تقل إن أحكام هذه المواد « تتوقف » في هذه الحالات . فمصر وتركيا ، وكذلك الدول في الأحوال التي تتدخل فيها ، تظل ملزمة بتنفيذ هذه المواد ، حتي في هذه الحالات الاستثنائية ، إلا إذا استلزم التدابير التي تتخذها التجاوز عن بعض أحكامها . مثال ذلك سفينة حربية تعتمد المراقبة داخل مجرى القناة ، وهو أمر تحرمه المادة السابعة ، وترفض تنفيذ الأوامر التي تصدر لها بالابحار ، هنا يجوز للحكومة المصرية أن تستعمل القوة ، إذا لزم ، لاجبار هذه السفينة على احترام حكم المعاهدة ، وإن كان استعمال القوة داخل منطقة القناة غير جائز بمقتضى المادة الرابعة ، على أن يقتصر تجاوز أحكام هذه المادة على ما يلزم لتسهيل اجراءات الاكراه ضد السفينة المعتدية ، وتظل باقى أحكام المواد الأربع نافذة .

المبحث الخامس

مسائل ختامية

جرت العادة في المعاهدات أن تدرج بآخرها بعض المواد التي لا تتصل كثيرا بصلب موضوعها ، ولكنها تتعلق غالبا بمسائل شكلية مؤقتة أو دائمة ، كاجراءات التصديق على المعاهدة أو مدة سريانها أو طريقة تعديلها ، وما شابه ذلك .

ولم تخرج معاهدة ١٨٨٨ عن هذه القاعدة ، إذ وردت بآخرها بعض المواد

الخاصة بالتنبيه إلى احترام حقوق السلطان والخديو، ومدة سريانها ، وتبليغها للدول ، والتصديق عليها ، على التفصيل الآتى :

(١) احترام حقوق السلطان والخديو :

من المسلم به أن أى معاهدة لا يتعدى أثرها الأحكام الواردة فى نصوصها . ولما كانت قناة السويس واقعة فى أراضى مصر ، التى هى جزء من الدولة العثمانية ، فإنها تخضع لسائر حقوق السيادة وغيرها من الحقوق التى تخضع لها أى جزء آخر من إقليم مصر ، ويسرى عليها ما يسرى عليه فيما خرج عن نطاق النصوص الصريحة الواردة فى المعاهدة الحالية .

ولاحاجة لنص يقرر ذلك ، ولكن مندوب الباب العالى كان قد طلب فى لجنة باريس ، زيادة فى التأكيد وحتى لا ينهض أى شك فى هذا الخصوص مستقبلا ، أن يوضع نص يقرر احترام حقوق الدولة صاحبة الإقليم . وقد قبل هذا الطلب ، ووضعت فى المعاهدة المادة الثالثة عشرة التى تنص على أنه ، فيما عدا الالتزامات المذكورة صراحة فى نصوص المعاهدة الحالية ، لا يوجد أى قيد على حقوق السيادة التى يملكها السلطان والحقوق والامتيازات التى يتمتع بها الخديو بمقتضى فرمانات .^(١)

ويلاحظ أن للمادة الثالثة عشرة ذكرت فى صدرها عبارة « فيما عدا الالتزامات المذكورة صراحة فى نصوص المعاهدة الحالية » ، وهذا يفيد صراحة أن كل الالتزامات التى نصت عليها المعاهدة تخضع لها تركيا ومصر ، تماما كما تخضع لها الدول الأخرى المرتبطة بها ، حتى لو كان فى هذا حد من حقوقهما ، ولا تتمتع واحدة منهما بأى استثناء خاص من أحكام المعاهدة إلا ما ورد به نص فى صلبها .

(١) رأينا فيما سبق أن حقوق السلطان والخديو قد روعيت فى نصوص أخرى فى صلب المعاهدة ، أحصاها المادة العاشرة الخاصة بالدفاع عن مصر وممتلكات تركيا على البحر الأحمر .

(٢) مدة سريان المعاهدة :

نصت المادة ١٤ على أن الالتزامات التي ترتبها المعاهدة الحالية لا ترتبط بمدة امتياز شركة قناة السويس .

ولم يحدد النص مدة محددة لنفاذ المعاهدة ، ولكنه اقتصر على القول بأن مدة سريانها لا ترتبط بمدة سريان امتياز الشركة . وهذا الامتياز ينتهى بحلول يوم ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ ، لأنه صدر لمدة ٩٩ عاما تبدأ من تاريخ افتتاح القناة ، الذى تم فى ١٧ نوفمبر ١٩٦٩ .

والغرض الذى هدف إليه واضعو المعاهدة أن تكون سارية على الدوام ، حتى بعد انتهاء مدة امتياز الشركة . ولكن لما كان النص لم يقل إلا أن مدة المعاهدة لا ترتبط بمدة الامتياز ، ولم يحدد مدة معينة ، لهذا يلزم لتوضيح هذه المدة الرجوع للقواعد العامة فى القانون الدولى التى تقرر أن المعاهدات التى لا تحدد نصوصها مدة لنفاذها يجوز لأطرافها تعديلها أو إلغاؤها فى أى وقت بعد صدورها ، فيجوز أن تعدل معاهدة ١٨٨٨ أو تلغى ، سواء قبل انتهاء امتياز الشركة أو بعده ، دون أن يكون فى هذا تجاوز لنصوصها .

(٣) تبليغ المعاهدة للدول الأخرى :

وقعت المعاهدة تسع دول ، وهناك غيرها لم توقعها كالولايات المتحدة واليابان . ولما كان الغرض من الاتفاق تنظيم مركز قناة السويس تنظيمًا عالميًا ترتبط به سائر الدول ، ولما كانت القواعد العامة تقرر أن الدولة لا تلزم بأحكام معاهدة إلا إذا كانت قد قبلتها ، والمظهر الواضح لهذا القبول هو توقيعها ، لهذا كان من اللازم السعى لجعل معاهدة ١٨٨٨ عالية بشكل تام ، بارتباط جميع الدول صراحة بأحكامها ، ولهذا الغرض أدرج واضعوها بها المادة ١٦ التى تنص على التزام الدول المتعاهدة بإحاطة الدول التى لم توقع المعاهدة علما بها وتدعوها للانضمام إليها .

والحق أن قناة السويس تهيم العالم أجمع من سائر النواحي ، خصوصا الناحية التجارية ، وتمتع بالمرور بها سفن جميع الدول ، ويندر أن نجد دولة لا تمر سفنها بتاتا عن طريق السويس ، ولهذا كانت معاهدة ١٨٨٨ ، التي نظمت مركز هذا الطريق ، من نوع المعاهدات التي يتحتم ارتباط الجميع بنصوصها حتى تؤتي ثمرتها كاملة .

(٤) التصديق على المعاهدة :

تصدق الدول على المعاهدات التي يكون مندوبوها قد وقعوها باسمها ، ثم يتبادل أطراف التعاقد وثائق التصديق إشعارا بانتهاء الاجراءات الرسمية التي تصبح المعاهدات بعدها قائمة قانونا ، ويجرى كل هذا حتى لو لم يرد نص في المعاهدة .

وفي هذا الخصوص نصت معاهدة ١٨٨٨ ، التي وقعها مندوبو الدول في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ بالآستانة ، على مسألة التصديق عليها صراحة في آخر موادها ، وهي المادة ١٧ ، التي تقرر أن يصدق على المعاهدة الحالية ويتم تبادل التصديقات بالآستانة في مدة أقصاها شهر أو أقل إن أمكن .

وقد حدد هذا النص مدة وجيزة لتبادل التصديقات ، وتم هذا التبادل فعلا بالآستانة في ٢٨ ديسمبر ١٨٨٨ ، أي بتجاوز المدة الواردة في المادة .

الفصل الثالث

تكييف وتقدير وإلزامية معاهدة ١٨٨٨

في الفصل السابق بينا على وجه التفصيل الأحكام التي رتبها معاهدة ١٨٨٨ لتنظيم مركز قناة السويس . والآن نريد أن نعرف طبيعة الوضع

القانونى الذى وجدت فيه القناة ومركزها الصحيح بين قواعد القانون الدولى العام بمقتضى هذه الأحكام ، وبعد هذا نوضح أوجه النقد التى ترد على المعاهدة ، وأخيراً نبعث قوتها الإلزامية أى مدى ارتباط سائر دول العالم بها .

المبحث الأول

تكييف أحكام المعاهدة

إذا استعرضنا النظم والقواعد القائمة فى القانون الدولى فمما هو الوصف القانونى الصحيح الذى يمكن أن نعطيه للقناة ونظامها بعد وضع معاهدة ١٨٨٨ ؟
تشعبت الآراء بخصوص هذه المسألة . ويرجع الاختلاف أساساً إلى أن واضعى المعاهدة لم يستهدفوا نظاماً معيناً فى القانون الدولى لتطبيقه على قناة السويس . وقد قال بعض الفقهاء إن نظام الحياد هو أقرب النظم للقواعد التى وضعت ، ورأى آخرون أن القناة وضعت فى حالة سلام دائم ، وأوضح غيرهم أنها أصبحت دولية ، والرأى الذى نرجحه أن مجموعة أحكام المعاهدة قد وضعت القناة فى مركز خاص لا يرجع فى أساسه إلى نظام معين قائم فى القانون الدولى . وسنبين هذه الآراء فيما يلى :

(١) نظام الحياد :

تواتر استخدام اصطلاح « الحياد » للتعبير عن مركز قناة السويس . ويختلف مدلول هذا اللفظ فى القانون الدولى تبعاً لظروف الزمان والمكان ، فمثلاً فى وقت الحرب توجد بجانب الدول المحاربة دول محايدة بأراضيها ومياهها ، وفى هذه الحالة تختلف طبيعة الحياد فى البر عنها فى البحر ، وفى أوقات السلم توجد دول وضعت فى حالة حياد دائم لاعتبارات خاصة يفرضها مركزها وموقعها ، وغير هذا من أوجه الحياد . فأى وجه منها ينطبق على القناة وفق هذا الرأى ؟ هنا اختلفت آراء أصحاب نظرية القول بأن القناة أصبحت محايدة .

منهم من يقول إن بعض نصوص المعاهدة تفصح عن اتجاه إلى نظام الحياد البرى الخاص بأراضى الدولة المحايدة وقت الحرب ، على أساس أن القناة جزء من الأراضى المصرية . ويضيف البعض إلى نظام الحياد البرى أن برزخ السويس قد حمل بارتفاق مرور ، بدليل أن المعاهدة تبيح المرور على الشواطىء البرية للقناة فى حالة انسدادها لعارض ما . (١)

ويقرر آخرون أن حياد القناة شبيه بحياد المياه الإقليمية المحايدة ، امتداداً إلى أن المعاهدة قد أجازت لسفن الحارين المرور بها على أن لا ترتكب أعمالاً عدائية داخل منطقتها ، وهى القاعدة المطبقة بخصوص المياه المذكورة . ويتفرع على هذا قول بأن المعاهدة قد وضعت جزءاً من أراضى مصر بآمن من أعمال الحرب . (٢)

ويقول أوبنهايم إن قناة السويس اعتبرت منذ سنة ١٨٨٨ محايدة حياً دائماً . (٣) وهذا القول يستهدى نظام الحياد الدائم الذى يتقرر بمعاهدات بين الدول ويسرى فى وقت الحرب ووقت السلم واستجد وضعه فى القانون الدولى بعد أن دعت الضرورات إلى تقريره لبعض مناطق العالم كبلجيكا وسويسرا .

(٢) حالة سلام دائم :

قال سترب Strup إن كنه النظام الذى قرره معاهدة الأستانة لقناة السويس ليس الحياد بل هو نوع من السلام الدائم . (٤) وقريب من هذا ما قال به جورج سل Jeorges Scelle من أن القناة لم يتقرر حيادها تطبيقاً لمعاهدة ١٨٨٨ ، لأن

(١) كامان ، Etude sur le régime juridique du Canal de Suez

ص ٢٢٢ .

(٢) روسينيول Le Canal de Suez ، ص ٢٠٥ . هالبرج The Suez Canal

ص ٢٩٣ . شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ١١٠ .

(٣) أوبنهايم International Law ، Oppenheim ، ص ٢٠١ .

(٤) كارل سترب ، Eléments du Droit International Public

ص ٢٠٢ .

للمحاربين حق استخدامهما دون عائق ، وكذلك لم يتقرر تجريدها عسكرياً لأن للحكومتين المصرية والتركية حق اتخاذ التدابير الدفاعية لمنطقتهما عند اللزوم والاستعانة عند الضرورة بالدول الأخرى في بعض الحالات . وانتهى إلى القول بأن القناة أصبحت في ظل معاهدة ١٨٨٨ « مضمونة garanti » ضد كل الأضرار التي تنشأ عن الحرب .^(١) ووجهات النظر هذه أساسها أيضاً فكرة أن المعاهدة قد أبعدت منطقة القناة عن نطاق الحرب ، فلا يجوز أن يرتكب داخلها أى عمل عدائى .

(٣) دولية القناة :

هناك من يقول إن بعض قواعد معاهدة ١٨٨٨ تبين أن القناة أصبحت تخضع ، على الخصوص في وقت الحرب ، لمبدأ حرية البحار العامة ، بدليل أن هذه المعاهدة قررت حرية المرور للأساطيل الحربية الحاربة ، على وجه المساواة التامة بين جميع الدول بما فيها الدولة صاحبة الإقليم ، وأنه إذا أضيف إلى هذا ما تقرره النصوص الأخرى من تجريد منطقة القناة من الاستعدادات العسكرية، وتخلي السلطة صاحبة السيادة عن بعض حقوقها عليها ، وما نص عليه من جواز تدخل الدول بصفة مشتركة عند اللزوم فيما يعرض لهذا الطريق ، فإنه يمكن القول بأن القناة قد تقرر دوليتها فأصبحت منشأة عالمية تخص جميع الشعوب.^(٢)

(٤) نظام خاص أو نظام « حرية المرور الداعة » :

الآراء السابقة كلها اجتهادية ، ولم يهضمها أصحابها ، إذ كان الواحد منهم يتلقف اصطلاحاً ، مما ورد في القانون الدولي ، ويصف به حالة القناة في ظل

(١) جورج سل ، Cours de Droit International Public ، ص ٤٠١ و ٤٠٢ .

(٢) فوائيه Foignet ودويون Dupont ، Manuel Elémentaire de ،

Droit International Public ، ص ٢٨٨ . هرشي Hershey ، The

Essentials of International Public Law ، ص ٢١١ .

معاهدة ١٨٨٨ ، ويتلخص في عجلة ، تأييداً لرأيه ، المدلول الصريح أو حتى الضمني لهذه المادة أو تلك الفقرة أو العبارة مما ورد في هذه المعاهدة دون مراعاة باقى النصوص أو هيكل النظام كله كوحدة متماسكة .

وهذه الآراء إما قاصرة أو غير صائبة . فالحياد لم يرد ذكره فى المعاهدة ، بل كان إغفال هذا التعبير متعمداً من جانب واضعيها ، وعارضه منهم ، صراحة وبشدة ، المندوبون الانجليز . وحتى لو قلنا به رغم هذا لبعدها عن الصواب ، مهما كان التكيف الذى يعطى للقناة ذاتها ، فلو اعتبرناها ملحقة بالإقليم البرى التابع لمصر لاقتضى ذلك ، عندما تقف الدولة صاحبة الإقليم على الحياد فى حرب ما ، تحريم مرور السفن المحاربة بها لأن مرور المحاربين غير جائز فى الإقليم البرى المحايد ، وهذا يخالف ما نصت عليه المعاهدة من إباحة المرور للمحاربين كما .

لغيرهم . وقيل ، لتفادى هذا الاعتراض ، إن برزخ السويس قد حمل بارتفاق مرور ، ولكن هذه أيضا حجة مردودة لأن الارتفاق يجب أن يتقرر صراحة باتفاق ، وهو ما لم يحدث ولم يكن من الأهداف أو الأسس التى بنى عليها واضعو المعاهدة أعمالهم . وقال بعض أنصار فكرة الحياد إن القناة قد طبق عليها حياد المياه الإقليمية المحايدة ، ولكن هذه المياه تختلف القواعد الخاصة بها عن القواعد التى قررتها المعاهدة ، خصوصا وأن الدولة المحايدة يجوز أن تمنع المحاربين جميعهم من دخول مياهها الإقليمية ، ولا يجوز ذلك بخصوص القناة تطبيقاً للمعاهدة .

والحياد الدائم والسلام الدائم فكرتان لم يوضحهما أصحابهما . وإذا كانت الحجة التى أملتتهما أن القناة قد أبعدت عن نطاق الأعمال الحربية ، فإن هذا المنع قد أبيع تخطيه فى بعض الحالات ، خصوصا عند اتخاذ تدابير الدفاع عن مصر وتنفيذ أحكام المعاهدة .

وفكرة الدولية معناها أن القناة تزعت من نطاق سيادة الدولة التى تجرى فى أراضيها ، وأصبحت ملكا عاما لجميع الدول . وهذا بعيد عن الصواب لأن

هذا الطريق لازال بعد توقيع المعاهدة جزءا من أراضي مصر والدولة العثمانية ، وقد نص بأوضح عبارة على أنه ليس هناك ما يقيد حقوق السلطان والحديد بالنسبة للقناة إلا ما نصت عليه المعاهدة صراحة .

ولصعوبة إيجاد وضع معين في القانون الدولي يصح أن يرجع له النظام الجديد قال بعض الشراح إن نصوص المعاهدة ومراحل تحضيرها تبين أن هذا النظام يعد خليطا من قواعد مختلفة أملتها آراء واعتبارات متعددة ، وأن هذه المعاهدة تعتبر ميثاقاً قائماً بذاته أبرمته الدول التي اشتركت فيه لتحقيق به الحرية المطلقة للمرور بقناة السويس ، بصرف النظر عن القواعد العامة ومبادئ الحياد في القانون الدولي . (١)

وهذا اتجاه تؤيده ، ونقرر أن أحكام معاهدة ١٨٨٨ تعتبر في مجموعها نظاما خاصا أملتته المصلحة الأساسية التي قصدت الدول تحقيقها من وراء تقديس مبدأ حرية المرور بقناة السويس ، والتي تتمثل أساسا في رواج التجارة الدولية وتسهيل حركة النقل البحري العالمي ، وإن سائر نصوص المعاهدة تدور حول صيانة هذا المبدأ الذي هو الأساس الأول لهذا النظام ، والذي يؤدي لتحقيق هذه المصلحة . ونفس واضع المعاهدة لم يستهدفوا نصب أعينهم مبادئ القانون الدولي ونظمه ، ولم يلجأوا لها إلا قليلا على سبيل الاهتداء ، ولكنهم راعوا وضع نظام يحقق بقدر الإمكان احترام حرية المرور من هذا الطريق للجميع على الدوام .

وعلى ضوء هذا القول إذا حاولنا الاجتهاد لاستخلاص تعريف يمكن أن نعطيه لهذا النظام الخاص الذي قرره معاهدة ١٨٨٨ لقناة السويس فإن أقرب تعريف هو أن نسميه نظام « حرية المرور الدائمة » ما دامت هذه الحرية هي الهدف الأساسي الذي قصده واضعو المعاهدة المذكورة ، ويعد هذا الهدف بالنسبة لها بمثابة العمود الفقري الذي تنهض عليه باقي نصوصها .

(١) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ٩٢ . باهون ، عن حرية استخدام قناة

السويس ، ص ٢٦ .

المبحث الثانى

نقد أحكام المعاهدة

كانت معاهدة ١٨٨٨ تعد ، فى الوقت الذى وضعت فيه ، أساساً هاماً لتنظيم مركز قناة السويس ، وقررت بعض الأحكام السليمة التى أوحى بها الصالح العام لجميع الشعوب . ومع هذا فهى لم تحقق ، على وجه كامل ، الغرض الذى قصد من وضعها فى البداية ، وهو وضع تنظيم كامل فعال لمركز القناة ، فجاءت معيبة فى بعض موادها ، وأغفلت بعض المسائل التى كان يجب أن تنص عليها ، ومرجع هذا إما معارضة بعض الدول أو عدم تنبه واضع المعاهدة . وسنبين فيما يلى أوجه النقد المختلفة .

أولاً — عيوب بعض النصوص :

بعض مواد المعاهدة تجاهلت مصلحة الدولة صاحبة الاقليم ، وبعضها جاءت بقاصرة أو جامدة أو ضعيفة أو متناقضة مع بعضها ، على التفصيل الآتى :

(١) تجاهل مصلحة الدولة صاحبة الاقليم :

نصت المادة الأولى من المعاهدة على أن تكون القناة حرة ومفتوحة فى أوقات الحرب والسلم لسائر السفن التجارية والحربية ، دون أى تمييز لدولة ما . وقضت المادة الرابعة بأنه لا يجوز أن يرتكب فى منطقة القناة أى عمل عدائى أو عمل يقصد به تعطيل المرور بالقناة ، حتى لو كانت الدولة العثمانية فى حالة حرب . وقررت المادة الحادية عشرة أن التدابير التى تتخذ فى الظروف المذكورة فى المادتين التاسعة والعاشر من نفس المعاهدة ، ومنها تدابير الدفاع عن مصر ، يجب ألا تعوق حرية المرور . ونصت المادة الثالثة عشرة على احترام حقوق السلطان والخديو ، ولكنها احتاطت بالقول فى أولها « فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها صراحة فى المعاهدة الحالية » .

هذا كله منناه أن المعاهدة تقرر أن حرية المرور تظل نافذة على الدوام بالنسبة للجميع بصفة مطلقة . وما دامت النصوص قد أوردت هذا الحكم بصفة عامة ولم تستثن منه أى دولة ، فإن هذا مؤداه أن قيام حالة الحرب بين الدولة التى تجرى القناة بأرضها وأى دولة أخرى لا يحرم هذه الأخيرة من حق المرور فى هذه الحالة .

ويؤيد أغلب الشراح وجهة النظر هذه باعتبارها التطبيق الصحيح للمعاهدة . (١) ولكن البعض يفسر موادها على وجه يحرم الدولة المعادية للدولة صاحبة الاقليم من المرور ، بالقول إن القيد الذى يكون بهذه الأهمية على سيادة الدولة لا يجوز افتراضه أو قبوله ضمناً ، وأن المادة ١١ لا يمتد أثرها إلا للدول التى لا تكون فى حالة حرب مع الدولة صاحبة الاقليم ، أى أنه يجوز حرمان الدولة المعادية المذكورة من المرور ما دامت نصوص المعاهدة لم تنص صراحة على أن الدولة صاحبة القناة يجب عليها أن تفتح القناة لمرور أعدائها . (٢)

وهذا رأى الأخير اجتهدى ، صحيح فى النتيجة التى وصل إليها ، وهى ان الدولة صاحبة القناة يمكنها قانوناً أن تمنع أعداءها من المرور ، ولكنه غير صحيح فى التعليل الذى سلكه للوصول عن طريقه لهذه النتيجة . بالاستناد إلى أن نصوص المعاهدة لا تنفى صراحة هذا المنع ، مع أن النصوص التى ذكرناها وكذلك الأعمال التحضيرية للمعاهدة لا تساعد على قيام هذا التعليل .

والنتيجة المذكورة صحيحة ، ولكن لا على أساس أن المعاهدة نفسها يسمح تفسيرها بها بل على أساس أن هذه المعاهدة وإن كانت تقضى بالأذن لسفن الدولة المعادية للدولة صاحبة الإقليم بالمرور من القناة إلا أن هناك من قواعد القانون الدولى ما يعلو على نصوص المعاهدات ويوجبها عند الخلاف ، وهو ، فى

(١) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٢٤ . أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ٩٣ . يكن Le Canal de Suez ، Yeghen ، ص ٩٥ .
(٢) مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، فى أكتوبر سنة ١٩٣٥ ، ص ٨ .

حالتنا ، حق الدفاع عن النفس الذى قدسه القانون المذكور بأن قرر أن الدولة عندما تهدد في صميم كيائها وإقليمها تصبح في حالة ضرورة تخولها اتخاذ كل ما يكفل الدفاع عن نفسها ، والتدخل ، عند اللزوم ، من أى التزام ، تكون قد ارتبطت به في معاهدة أو غيرها ، يؤدي احترامه لعرقله جهودها في هذا السبيل . وإذا كانت رفاهية الجنس البشرى وتقدم التجارة الدولية والنقل البحرى كلها أغراض سامية واجبة الرعاية من الجميع ، وبسببها تقرر مبدأ حرية المرور ، إلا أن هذا ليس معناه أن نضحى بكيان الدولة صاحبة القناة ونعرضها للفناء ، في سبيل تمتع السفن التابعة لأعدائها ، أو السفن التى لا تتبعهم ولكنها تخدمهم ، بحرية المرور في قلب أراضيها . فلو فرضنا مثلاً أن دولة أوربية معادية أنزلت قواتها وباشرت احتلال مركز القصير ، في ساحل مصر على البحر الأحمر ، تمهيداً للدخول إلى قلب وادى النيل ، فهل يكون من المعقول أن نقرر أن السفن التى تشترك في هذه المهمة العدائية أو تخدمها تتمتع بحرية المرور بقناة السويس ذهاباً وجيئة بين موانئ دولتها وهذا الاقليم المصرى ؟ لا شك أن أبسط البديهيات لا تقرر التضحية بكيان دولة وهدم حقها في الدفاع عن نفسها ، بالشكل الذى تستصوبه ، احتراماً لحرية مرور سفن دولة معادية لها ، أو سفن تخدم أعداءها ، من أراضيها .

هذا فضلاً عن أن مرور السفن المعادية للدولة صاحبة الاقليم قد يعرض القناة نفسها للخطر ، إذ يحتمل أن تعمد السفن المذكورة لاغراق نفسها داخل مجراها أو بث الألغام سرّاً بها أو ارتكاب الأعمال العدائية أثناء مرورها ، بنية تخريب القناة أو منشآتها أو تعطيل المرور بها إضراراً بالدولة صاحبة السيادة عليها وخدمة للأغراض التى تهدف لها الدول التى تكون في حالة حرب مع الدولة صاحبة القناة .

وكان يجب على واضعى المعاهدة أن يتنبهوا لهذا بالنص صراحة على أن حرية

المرور لا تتمتع بها الدولة التي تكون في حالة حرب مع الدولة صاحبة القناة ، أو حتى مجرد النص على أنه في حالة الاعتداء على أراضي مصر تحرم السفن التي تباشر هذا الاعتداء ، أو تخدم القوات القائمة به ، مباشرة أو غير مباشرة ، من المرور بالقناة ، وذلك حتى لا تكون أحكام هذه المعاهدة مخالفة للبادئ الرئيسية التي قدسها القانون الدولي العام ، والتي تجب أي التزام آخر يتعارض معها .

ولا يختلف من هذا النقد توقيف بعض أحكام المعاهدة في بعض الحالات التي منها حالة الدفاع عن مصر ، مهما توسع نطاق هذا التوقيف ، مادامت المادة ١١ قد نصت على أنه حتى في هذه الحالات يجب احترام حرية المرور بصفة مطلقة ، وهو ما يعني أن يتمتع بالمرور أعداء الدولة صاحبة الاقليم .

(٢) ضيق منطقة القناة :

النطاق الذي حددته المادة الرابعة من المعاهدة للقناة هو مجراها ووادي مدخلها وثلاثة أميال بحرية وراء هذه الموانئ .

هذا التحديد قاصر لأنه لضمان سلامة القناة وتنفيذ الأحكام التي قررتها المعاهدة تنفيذاً فعالاً ، كان يجب أن تتسع منطقة القناة ، التي تطبق عليها هذه الأحكام ، لتشمل كل منطقة يمكن أن يقع منها تهديد مباشر لهذا الطريق . (١) والحق أن منطقة الأمان الحقيقية بالنسبة للقناة لا تقتصر على مجراها الصناعي من بورسعيد للسويس ومدخله ، بل تمتد حتى مشارف البحر الأحمر من الجنوب ، إذ أن الجرى الصالح لمرور السفن بهذا البحر ضيق نسبياً ، ويسهل تهديد القناة من أي نقطة فيه .

والواقع أنه يصعب اعتبار البحر الأحمر كله ضمن منطقة القناة وتطبيق الأحكام الخاصة بها عليه ، تطبيقاً تاماً ، لعدة اعتبارات سياسية ولأن في هذا تعريض الاتفاق لمخالفات عديدة ، ولكن كان يجب أن ينص على تحريم

(١) كامان ، دراسة نظام قناة السويس ، ص ٢٤٤ . روسينيول ، قناة السويس ، ص .

ارتكاب أى عمل بهذا البحر يكون القصد منه أو يؤدى بطبيعته لتعطيل المرور بقناة السويس .

وقيل ان المادة الأولى ما دامت قد حرمت حصر القناة فى أى نقطة يتقرر فيها هذا الحصر ، ولو كان فى أقصى جنوب البحر الأحمر ، فإن هذا يعد ضمنا يكفى لإبعاد كل خطر من ناحية هذا البحر . (١) ولكن يجب أن يلاحظ أن القناة يمكن تهديدها بأعمال حرية أخرى لا تعتبر حصرا من الناحية القانونية الفنية ، كتفتيش السفن للتوجهة للقناة والقبض عليها وحتى اغراقها ، دون أن تكون الدولة التى تباشر سفنها هذه الأعمال قد قامت بتوقيع حصر قانونى .

وحددت المنطقة من البحر التى تتاخم مدخل القناة بثلاثة أميال . وهذه مسافة قليلة لدرجة تجعلها لا جدوى منها فى حماية القناة وموانئها بعد تقدم وسائل القتال واتساع مدى قذائف المدافع وسهولة تهديد الشواطئ من سفن تبعد عنها مسافة أكثر من ثلاثة أميال . ونفس القاعدة الدولية القديمة التى استمد منها واضعو المعاهدة هذا التحديد ، وهى القاعدة التى تحدد عرض المياه الإقليمية بثلاثة أميال ، أصبحت فى الوقت الذى وضعت فيه المعاهدة محل نقد كبير لقصورها وعدم تمثيلها مع روح العصر .

وبجانب التخوم المائية هناك التخوم البرية . ولا تشمل منطقة القناة ، كما حددتها المادة الرابعة ، أى جزء من البر الذى يتاخم المجرى المائى . واقتصرت المعاهدة فى هذا الخصوص على النص على صيانة مهمة قناة المياه العذبة ، والمنشآت الخاصة بها وبالقناة البحرية ، وإزالة الأعمال والحشود التى تهدد مجرى القناة . والحقيقة أن إخضاع منطقة برية بجوار القناة للأحكام التى قررتها المعاهدة فيه حد لسلطة الدولة التى تجرى هذه القناة فى أراضيها ، ولكن فى الوقت الذى كانت فيه مصر تابعة قانونا لتركيا وخاضعة فعلا لبريطانيا ، كان الأفضل ، ضمنا

(١) كلمان ، دراسة نظام قناة السويس ، ص ٢٤٧ وما بعدها . (١١)

لسلامة القناة ولمصر نفسها ، أن تمتد ضمانات المعاهدة للمنطقة البرية التي تتاخم المجرى .^(١)

(٣) جمود بعض النصوص :

اقتبست المعاهدة بعض موادها وأحكامها من قواعد القانون الدولي ، ولكنها أوردتها بشكل جامد لا يتمشى مع التطور .
ومن هذه الأحكام مسألة الثلاثة أميال من مياه البحر التي تتاخم مدخل القناة وتدخل ضمن منطقتها . وسبق بينا أن هذا تحديد قاصر لدرجة يجعله لا ينتج الأثر المطلوب .

وهناك الفقرة الأخيرة من المادة الرابعة التي توجب مرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين من أحد موانئ مدخل القناة . وهذه قاعدة معمول بها في القانون الدولي ، ولكن من بعض الظروف وتطور الزمن نقيض بوضوح جمود هذه القاعدة التي يقصد بها أساسا عدم تمكين إحدى السفينتين من اللحاق بالأخرى في المياه الإقليمية حتى لا يقع بينهما قتال بداخلها ، وهو ما يعد اعتداء على حصانة هذه المياه . فلو كانت السفينة الأولى مثلا من السفن الشراعية أو سفينة ضعيفة لسبب ما لكانت مدة ٢٤ ساعة غير كافية أحيانا لخروجها آمنة من المياه الإقليمية لعرض البحر والإفلات من السفينة الأخرى .^(٢) وعلى العكس

(١) نظر البعض لمنطقة الأمان البرية لقناة نظرة واسعة ، فقالوا بأنه كان يجب تكملة النظام الذي قرره معاهدة ١٨٨٨ بإعلان استقلال مصر عن تركيا ، وإعلانها بحماية حياتها دائما كسويسرا (جودي Régime International de la Mer ، Godey Territoriale ، ص ٤٩) . ولكن يرد على هذا الحل اعتراضان ، أولهما خروج هذه المسألة عن اختصاص واضع معاهدة ١٨٨٨ (شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ١١٥) ، وثانيهما أن مصر ، حتى لو كان قد قرر استقلالها عن تركيا ، قد لا تقبل الخضوع لنظام الحياد الدائم لما فيه من قيد على سيادتها أو وحد لحريتها في كثير من التصرفات والحقوق التي تملكها كل دولة مستقلة كحق عقد المحالفات العسكرية ودخول الحرب .

(٢) رأت بعض الدول ، في هذه الحالة ، مد هذه المدة (كامان ، دراسة نظام قناة

السويس ، ص ٢١٤) .

إذا كانت السفينة الأولى قوية وحديثة فإنه يكفينا للخروج من المياه الإقليمية أقل من هذه المدة بكثير . وغير هذا يحدث في حالة وقوع الحرب بين دولتين بحريتين قويتين أن تمر سفنهما بكثرة عظيمة بالقناة ، يوميا وبسرعة كبيرة ، فلو طبقنا هذه القاعدة في مثل هذه الحروب لأدى هذا لتعطيل كبير للمرور وزحم القناة وارتبا كما نتيجة عدم الإذن لسفن إحدى الدولتين بالسفر إلا بعد ٢٤ ساعة من سفر سفن الدولة الأخرى المعادية دون أن تكون هناك ضرورة لذلك ، إذ يكفي ، كما قلنا ، مرور ساعات قليلة لضمان خروج السفن المحاربة السريعة من نطاق منطقة القناة ودخولها البحر العام دون أن تتمكن السفن المعادية من اللحاق بها في هذه المنطقة أو حتى قريبا منها .

ولما كانت المعاهدة قد وضعت لزمان غير محدود ، فإنه كان الأوفق في الحالات السابقة أن ينص على إحالة هذه المسائل ، دون تحديد ، على قواعد القانون الدولي ، وهي قواعد في تطور مستمر ، حسب مقتضيات الزمن ، أو أن تحدد المدد والمسافات ، إذا أريد تفادي ما قد يثور من خلافات حول قواعد القانون المذكور ، بشكل مرن ، وفي شيء من التفصيل ، يتمشى مع كل الظروف ويلائم سائر العصور بقدر الإمكان .

(٤) ضعف المراقبة :

كان القصد عند مناقشة مسألة المراقبة في لجنة ١٨٨٥ أن تؤلف لجنة دائمة من ممثلي الدول ، يكون اختصاصها مراقبة تنفيذ المعاهدة ، ثم انتهى الأمر إلى نص ضعيف هو المادة الثامنة التي قوضت هذه المهمة لممثلي الدول الموقعة المعتمدين بالقاهرة ، وحددت اجتماعاتهم واختصاصاتهم بشكل ضيق لا ينتج الأثر الذي يجب أن يترتب على المراقبة بمعناها الصحيح .

وقد أوجد هذا النص مجرد الفكرة ، ثم قيدها باشتراطات كفيفة يجعلها غير فعالة الأثر ، بأن نص على ألا تعقد الاجتماعات إلا في حالة وقوع ظروف تهدد

سلامة القناة وحرية المرور بها ، وهو ما لا يقع في فترات متقاربة ، بل قد تمضي عشرات السنين دون وقوع شيء من هذا . وفي تعليق الرقابة على هذه الظروف ما قد يعرض اجتماعاتها للنسيان ، وهو ما دعا واضع المعاهدة للنص على أن يعقد ممثلو الدول اجتماعات سنوية ذات اختصاص شبه صوري .

واشترط أن توجه الدعوة من ثلاثة من ممثلي الدول . وهذا قيد مقصود ، ما كان له لزوم لو كان القصد أن تكون الرقابة فعالة . وكان يجب ترك الأمر حراً فتعقد الاجتماعات بناء على دعوة واحد من هؤلاء المندوبين أو حتى من أية سلطة أخرى ترى أن تنبههم لظروف الخطر .

ولم يحدد اختصاص ممثلي الدول بشكل واضح . وكل ما تنمض عنه اجتماعاتهم هو مجرد تبليغ رأيهم لحكومة مصر . ولا يفيد النص أن هذه الحكومة ملزمة باتباع هذا الرأي ، فلها ، حتى بعد العلم به . أن تتخذ التدابير التي تراها هي مناسبة . هذا فضلا عن أن هذه الحكومة كانت ، وقت وضع المعاهدة ، خاضعة خضوعاً واقعياً لحكومة لندن ، وهو ما يجعل لهذه الحكومة الأخيرة نصيباً إيجابياً انفرادياً كبيراً من هذه الناحية .

واقصر تمثيل الحكومة المصرية على الاجتماعات الدورية ، وكان الواجب تعميم تمثيلها في سائر الحالات .

(٥) تناقض بعض المواد :

قررت الفقرة الأولى من المادة الخامسة أنه ، في وقت الحرب ، لا يجوز للدول المتحاربة أن تفرغ أو تشحن ، داخل القناة وموانئ مدخلها ، قوات أو ذخائر أو مواد حربية . ونصت الفقرة الأولى من المادة السابعة على ألا تحتفظ الدول بأى مركب حربية داخل مياه القناة ، بما فيها بحيرة التمساح والبحيرات المرة .

ومن منطوق المادة الخامسة والمباحثات التي دارت بخصوصها في لجنة باريس ثم بين الحكومتين الفرنسية والبريطانية نتيين أنه يجوز إزال و شحن القوات

والعتاد داخل منطقة القناة، مجراها وبحيراتها وموانئها ، ولأبعد هذا محرما إلا في وقت الحرب وبالنسبة للمحاربين وحدهم (١) . ولما كانت مهمة إنزال وشحن القوات والعتاد مهمة تقوم بها عادة السفن الحربية ، وهي مهمة يستغرق إنجازها مرابطة هذه السفن داخل مياه القناة بعض الوقت زيادة على المدة اللازمة للمرور ، فإن هذا معناه أن للسفن الحربية التابعة لغير المحاربين أن ترابط داخل مياه القناة مدة تزيد على مايلزم للمرور ، لإنجاز مهمة الشحن والتفريغ المذكورة .

وحكم هذه المادة يتعارض مع حكم المادة السابعة التي وردت بعدها والتي يفيد منطوقها والمباحثات التحضيرية الخاصة بها أن مرابطة السفن الحربية داخل مياه القناة ، لمدة تزيد على مايلزم للمرور ، تعتبر محرمة ، في السلم والحرب ، للمحاربين وغير المحاربين .

وكان يجب تفادي هذا التناقض ، إما بالنص في المادة الخامسة على تحريم شحن وتفريغ القوات والعتاد داخل القناة وموانئها ، في كل وقت وبالنسبة للجميع ، وهو ما سبق رأته لجنة باريس ، أو بالنص في المادة السابعة على مايفيد جواز المرابطة للمدة التي تلزم لهذه المهمة بالنسبة لغير المحاربين .

ثانيا- سكوت المعاهدة عن بعض المسائل :

لم تحط معاهدة ١٨٨٨ ببعض المسائل التي ترتبط بالنظام الذي قرره للقناة . وكانت هذه المسائل تقوى هذا النظام أو تكمله لو أن النصوص التي وضعت قد شملتها . ويتضح هذا القصور في النقاط الآتية :

(١) إغفال الضمان الدولي الإلزامي : (٢)

اعترفت الدول في معاهدة ١٨٨٨ بحرية استخدام قناة السويس ، ولكنها لم

(١) هذا الجواز يخضع طبعاً لإرادة الدولة صاحبة القناة ، تطبيقاً للقواعد العامة .

(٢) فوشى ، القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٢ . أحمد موسى ، عن

قناة السويس ، ص ٧٨ . مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، ص ١١ . يكن ، عن =

تضمن هذه الحرية ، ولم تلزم بحمايتها عند تهديدها . والتزامها الحالي ، في هذا الخصوص ، لا يزيد عن مجرد التزام أدبي . فلو التجأت تركيا للدول الموقعة على تصريح لندن ، في حالة الاعتداء على أحكام المعاهدة ، كما تقضي بذلك المادة التاسعة ، فإن كل دولة من هذه الدول حرة في أن تتبع مآليه عليها سياستها الخاصة سواء بالتدخل أو عدمه ، إذ لا تفيد النصوص التزامها به .

وإذا كانت مقدمة المعاهدة قد نص فيها على أن الغرض منها وضع نظام نهائي « يضمن garantir » للجميع حرية استخدام القناة على الدوام ، فإن هذا الاصطلاح قصد به معناه الواسع ، أي مجرد « تحقيق assurer » هذه الحرية . وتؤيد الأعمال التحضيرية هذا القول ، إذ كان المشروع الفرنسي الذي عرض على لجنة باريس ينص في مادته الأولى على التزام المتعاهدين بعدم تعطيل حرية المرور ، وأن « يقوموا من جانبهم بما يكفل احترام ذلك » . ولكن هذه العبارة الأخيرة ، التي تفيد التزام الدول بالقيام بما يطلب منهم ، لاقت معارضة شديدة من جانب مندوبي بريطانيا مما أدى لحذفها وعدم ظهورها في المشروع النهائي . ولو كانت الدول قد التزمت صراحة بالتدخل إذا التجأت إليها السلطات صاحبة القناة في حالة الاعتداء على أحكام المعاهدة ، لكان هذا من العوامل التي تقوى مفعول النصوص التي وضعت .

(٢) جزاء المخالفة :

بعض المعاهدات تلم بأطراف الموضوع التي تعالجه إلزاما كافيا ، فتتص على نوع من الجزاء أو الحرمان يوقع على من يخالف أحكامها من أطراف التعاقد ، وتبين كذلك الجهة التي يحتكم إليها وطريقة الاحتكام في حالة الخلاف على تطبيقها .

أمثال هذه المسائل سكنت عنها معاهدة القناة ، فلم تبين مثلاً طريقة حل الخلاف الذى يثور بخصوص صفة سفينة معينة ، هل هي حربية ، وبالتالي تخضع للشروط الموضوعه للسفن الحربية ، أو هل هي تجارية لا تخضع لهذه الشروط . وكذلك لم تنص على جزاء معين فى حالة مخالفة نصوصها صراحة .

وفى مثل هذه المسائل يجب الرجوع للقواعد العامة مادامت المعاهدة لم تضع لها نصوصاً خاصة . ويجوز عرض كل خلاف على الهيئات التى تكون الدول قد اتفقت على إقامتها لحل المشاكل الدولية .

(٣) مرابطة السفن التجارية :

نظمت المعاهدة مرور السفن الحربية ، خصوصاً التابعة للمحاربين ، وقيدته بعدة شروط . وأغلب هذه الشروط لا تخضع لها السفن التجارية ، خصوصاً ما يتعلق بالمرابطة ، إذ منعت السفن الحربية من المرابطة داخل القناة ، سواء فى وقت الحرب أو فى وقت السلم ، وحددت مرابطتها بموانئ مدخلها بمركبين على الأكثر لكل دولة من الدول غير المحاربة وحدها .

من هذا نتيين أن المعاهدة لم تقيد مرابطة السفن التجارية داخل القناة وبحيراتها وموانئها ، وهو ما يفيد ضمناً أن لها أن ترابط فى هذه الأماكن لأى مدة وبأى عدد . وقد روعى فى عدم تقييد مرابطتها أنها سفن مسالمة ، ولا يترتب على وجودها تعريض القناة للخطر لأنها لا تتمكن من ارتكاب الأعمال العدائية عند ماتدخل الدولة التى تتبعها فى حالة حرب ، بعكس الحال بالنسبة للسفن الحربية .

ولكن قد يحدث فى الحروب أن تلجأ السفن التجارية التابعة لإحدى الدول المحاربة إلى مياه القناة هرباً من القبض عليها فى عرض البحر ، وترابط بها لأى مدة حتى لو كان لنهاية الحرب . وفى هذه الحالة تتعرض القناة لإزعاجها بهذه السفن بشكل يعطل المرور ، بل وقد تجر هذه المرابطة إلى وقوع كثير من أعمال

التحرش التي تقوم بها السفن المعادية و بحارها في منطقة القناة ، والتي قد تنقلب إلى قتال وأعمال حرية تهدد سلامة هذا الطريق ، وهو الأمر الذي حرمة المعاهدة . هذا فضلا عن أنه أصبح من السهل تحويل السفن التجارية في مدة وجيزة إلى سفن حرية .

ولم تبين المعاهدة الحل الذي يتبع لتفادي هذه الإشكالات التي يجر إليها إغفال تنظيم مرابطة السفن التجارية .

(٤) تنظيم علاقة الدول بشركة القناة :

المرور بطريق السويس تديره شركة بمقتضى لوائح تقررت بينها وبين السلطات المحلية . وقد أشير لهذه اللوائح ضمنا في مقدمة المعاهدة ومادتها الرابعة . ولكن هذا المرور من شأنه أن يوجد صلات مستمرة بين الشركة والدول التي تتبعها السفن المارة ، ويحتمل كثيرا بسبب استدامة هذه العلاقات حدوث منازعات بين هاتين الجهتين لاتتداركها لوائح الشركة . وكان يجب أن تشمل المعاهدة نصا ينظم هذه الصلات ولو بصفة عامة ، لأن في هذا ما يقوى أمان المرور وحرية وانتظامه .^(١)

المبحث الثالث

الالتزام بالمعاهدة

معاهدة ١٨٨٨ وضعتها ووقعها تسع دول ، فهل هذه الدول التسع هي وحدها التي تلتزم بمراعاة أحكامها وتستفيد من مزاياها ، أو بمعنى آخر هل هذه المعاهدة

(١) هناك مسألة من هذا النوع أثارت كثيرا من البحث ، وهي مسألة تعويض الأضرار التي قد تسببها السفن للقناة أو ملحقاتها . وقد رأت لجنة باريس سنة ١٨٨٥ أن هذه مسألة تتعلق بالقانون الخاص ولا عمل لوضعها في معاهدة دولية . والحق أنه لا داعي للنص بصفة خاصة في المعاهدة على مسألة التعويضات . وتبقى عن هذا ، لحد ما ، المادة الثالثة التي تلزم الدول المتعاقدة باحترام منشآت ومواد القناة البحرية والقناة العذبة (كامان ، دراسة نظام قناة السويس ، ص ٢٦٥) . وكان الأفضل كما قلنا أن يرد نص ينظم العلاقات بين الشركة والدول بصفة عامة .

تعد نافذة المفعول في مواجهة هذه الدول وحدها ، أم ان نفاذها يمتد إلى أوسع من هذا النطاق فتسرى في مواجهة دول أخرى ليست طرفاً فيها .

القاعدة التقليدية ان المعاهدات لا تلزم أساساً إلا اطرافها ، حكمها في ذلك حكم العقود بين الأفراد . وهذا لا يمنع أن تستفيد دولة أخرى من معاهدة لم تشترك فيها ولكن هذه الاستفادة لا تمتد لدرجة أن يكون لها الحق في أن تطلب من الدول المتعاهدة تنفيذ نصوص المعاهدة التي في صالحها ، كما أن هذه الدولة ذاتها لا يمكن إلزامها بأحكام المعاهدة رغم استفادتها منها .

هذه القاعدة أصبحت غير مقبولة إلا في نطاق ضيق قاصر على المعاهدات الخاصة التي تعقد بين عدد محدود من الدول ، لتنظيم مسائل خاصة لا تهم إلا هذه الدول وحدها . ولكن هناك معاهدات تنظم مسائل عامة تهم الأسرة الدولية في مجموعها ، كمسائل الحرب والحياد والثقافة والصحة والمواصلات الدولية ، وترد نصوص هذه المعاهدات عامة بحيث تقرر مزايا يحق لجميع الشعوب التمتع بها ، ويغلب أن يشترك في وضعها عدد كبير من الدول ، الكبرى والصغرى ، يجعلها تكتسب ، بعددها وصفاتها ، نوعاً من النيابة عن الأسرة الدولية أو نوعاً من الاختصاص التشريعي فيما بين الدول ، الأمر الذي يعترف لها به ، لحد ما ، القانون الدولي لتمكينها من تنظيم المسائل التي تهم العالم أجمع. (١) وقد أقر فقهاء القانون الدولي اعتبار أحكام أمثال هذه المعاهدات ملحقاً بقواعد هذا القانون ، وسموها بالمعاهدات التشريعية أو التنظيمية *traités réglementaires* أو بالمعاهدات المنشئة لقواعد قانونية *traités constitutifs* ، ولها بهذه الصفة قوة الزامية أو قوة نفاذ تجعلها سارية في مواجهة جميع الدول الأعضاء في الأسرة الدولية ، والتي تهمها المسائل التي تنظمها هذه المعاهدات وتستفيد من الأحكام التي تقرر فيها. (٢)

(١) جرت العادة في أمثال هذه المعاهدات على إبقائها مفتوحة لانضمام الدول الأخرى .

(٢) جورج سل ، Cours de Droit International Public ، ص ٦٢٢ =

هذه هي خلاصة القواعد العامة التي أصبحت مقبولة لدى جمهرة فقهاء القانون الدولي ، فإذا أردنا الحكم على معاهدة ١٨٨٨ على ضوء هذه القواعد لتبيننا أن هذه المعاهدة تعد خير مثال للمعاهدات التنظيمية التي تسرى بصفة عامة في مواجهة الجميع ، للأسباب والاعتبارات الآتية :

(١) في الوقت الذي وضعت فيه هذه المعاهدة كانت الشؤون العالمية تنظمها الدول الكبرى في مؤتمرات أو ما أشبه ، ولهذا كانت المعاهدات التي تعقدها هذه الدول بخصوص المسائل العامة تدخل في نطاق القانون الدولي وتصبح جزءا منه تحترمه سائر الدول التي تعمل بهذا القانون . ولما كانت معاهدة القناة وضعت بقصد تسهيل المرور وانتشار التجارة الدولية ، واشتركت في وضعها الدول الأوربية الست الكبرى صاحبة الكلمة المسموعة وقتذاك في شؤون العالم ، ومعها تركيا وهولندا وأسبانيا ، فإنها تعتبر سارية في مواجهة جميع الشعوب التي أقرت مجموعة مبادئ القانون الدولي العام الحديث . (١)

ويقرر البعض أن هذه الحجة تعد مقبولة ، لحدما ، بالنسبة للدول الأوربية

— وما بعدها (مثل هذا الفقيه للمعاهدات التي من هذا النوع بالمعاهدات الخاصة بتنظيم مركز المضائق التركية والقنوات والأنهار الدولية ، واشترط لعمومية نفاذ هذه المعاهدات ألا تقرر من القواعد ما يتجاف مع مبادئ القانون الدولي) . فوشى ، في القانون الدولي العام ، ص ٣٣٢ من قسم ٢ وس ٣٥٦ وما بعدها من قسم ٣ من الجزء الثاني (مثل فوشى للنصوص الملزمة للجميع في المعاهدات العامة بالمادة ٣٨٠ من معاهدة فرساي في ٢٨ يونية ١٩١٩ ، التي تقرر أن تكون حرية المرور بقناة كييل عامة للجميع بحيث يحق للدول الأخرى التي لم تشترك في هذه المعاهدة أن تطلب هذا الحق لنفسها الحرة والتجارية) . أو بنهايم ، القانون الدولي ، ص ٧٢٤ وما بعدها من جزء ١ (مثل أو بنهايم لهذه المعاهدات بمعاهدة ١٩٠٩ المنقودة بين بريطانيا والولايات المتحدة ومعاهدة ١٩٠٣ بين الولايات المتحدة وبنما ، التي تنص كل منهما على حرية المرور بقناة بنما ، وكذلك معاهدة ١٨٨١ بين الأرجنتين وشيلي التي تنص على أن يكون مضيق ماجلان مفتوحا لمرور سفن جميع الدول) . بونفيلس Manuel ، Bonfils ، de Droit International Public ، ص ٤٦٣ وما بعدها .

(١) كلدان ، دراسة نظام قناة السويس ، ص ٢٤٠ .

التي لم توقع المعاهدة ، ولكنها وحدها يصعب قبولها بالنسبة للدول غير الأوربية. (١)
وينكر آخرون هذه الحجة ، ويكتفون بالقول بأن معاهدة ١٨٨٨ تلزم الدول
الأوربية التي لم توقعها لاعلى أساس أن هذه الدول ملزمة بما تقرره الدول الكبرى
بل على أساس فكرة القبول الضمني ، وأما بالنسبة للدول غير الأوربية ، خصوصا
الآسيوية والإفريقية ، يصعب القول إنها قبلت هذه المعاهدة أو قبلها بهذا
الشكل الضمني ، خصوصا وأن حرية المرور بقناة السويس تضرها أكثر مما تنفعها
لأنها تسهل مرور الدول الاستعمارية التي تسعى لاختصاصها. (٢)

والحق أن هذه اعتراضات ضعيفة مادامت المعاهدات التي تعقدها الدول
الكبرى تهدف لانتشار المدنية وإسعاد الإنسانية . وإذا اتخذت إحدى الدول
أمثال هذه المعاهدات ذريعة لخدمة مصالحها الخاصة وقهر غيرها من الشعوب فإن
وزر هذا لا تتحمله المعاهدة التي قصد بها الخير العام ، بل تتحمله الدولة التي تحايلت
على هذا القصد العام وجعلته وسيلة لفائدتها هي والإضرار بغيرها .

(٢) إن قناة السويس من بدايتها مشروع قصد به فائدة الجنس البشري
والتجارة العالمية . ونص في الامتيازات الأولى الصادرة بخصوصها أن تكون الملاحة
بها عامة دون تفضيل دولة على أخرى . وكل تنظيم يوضع لها ، خصوصا بين الدول
الكبرى ، يجب أن يكون ذا أثر عام ، حتى يحقق الغرض منه .

(٣) راعى واضعو معاهدة ١٨٨٨ دولية القناة وعمومية المهمة التي تؤديها ،
فوضعوا نصب أعينهم تقرير القواعد الكفيلة بسلامتها وحرية المرور بها للجميع
دون نظر لفائدة دولة دون أخرى ، ودون تمييز للدول الموقعة على الدول غير الموقعة .
ولم تخصص الدول التي مهدت للمعاهدة من موقعها ، وهي التي وقعت تصريح لندن

(١) فوشى ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٢٢٢

(٢) مقال دسبانييه Despaget عن Le Conflit entre l'Italie et l'Abyssinie ، منشور في مجلة Revue Générale de Droit International Public ، جزء ٤ ، باريس ١٨٩٧ ، ص ٥٦ .

عام ١٨٨٥ ، إلا في حالة العمل على تنفيذ أحكامها والتجاء تركيا لها إذا أعوزتها الوسائل المؤدية لذلك . وهذا التمييز يتعلق بتنفيذ هذه المعاهدة ، ولكن الفائدة التي تترتب على هذا التنفيذ عامة يتمتع بها الجميع دون تفرقة .

(٤) نصت المعاهدة على أن تكون قناة السويس حرة ومفتوحة لمرور جميع السفن التابعة لجميع الشعوب في جميع الأوقات . وأوردت عدة التزامات الفرض منها ضمان سلامة هذه القناة والسفن المارة بها حتى تتحقق حرية المرور على أكمل وجه . وهذه الأحكام كلها قيود على الحقوق التي تقرها القواعد العامة للدولة صاحبة السيادة على منطقة القناة وغيرها من الدول ، خصوصاً الحقوق الحربية . ومقتضى العدل والمنطق أن الدولة التي تستفيد من حرية المرور وتتمتع سفنها بضماناته ، يجب أن تخضع بدورها لنفس هذه الضمانات والقيود .

(٥) تطبيقاً لما جرت عليه العادة من ترك المعاهدات العامة مفتوحة لانضمام الدول الأخرى ، وتأييداً للفائدة العامة التي هدف إليها واضعو معاهدة ١٨٨٨ ، نص في المادة السادسة عشرة منها على التزام الدول المتعاهدة بتبليغها للدول الأخرى التي لم تشارك في وضعها ، ودعوتها للانضمام إليها . وهذا حتى تكتسب عموميتها مظهراً رسمياً أوسع بقدر الامكان .

(٦) صادفت معاهدة ١٨٨٨ قبولا عاماً لدى جميع الدول التي رأت فيها ضماناً لا بأس به لمرور سفنها بحرية في قناة السويس ، وبهذا تكون الدول التي لم توقعها قد أظهرت قبولها الضمني لأحكامها واستعدادها للتقيّد بنصوصها نظير الاستفادة منها من مزاياها .

(٧) إذا قلنا بأن معاهدة ١٨٨٨ لا تلزم إلا أطرافها فإن هذا يعرض منطقة القناة لتضارب كبير بين أحكام هذه المعاهدة والقواعد العامة ، ويظهر هذا التضارب بوضوح في حالة وقوع حرب بين دولة موقعة عليها ودولة أجنبية عنها ، خصوصاً إذا كانت هذه الدولة الموقعة هي الدولة صاحبة السيادة على القناة ، إذ سيكون للدولة

الأخرى في هذه الحالة الأخيرة أن تباشر في هذه المنطقة سائر الحقوق الحربية التي تملكها بمقتضى القواعد العامة، من قتال وهجوم وحصر وتفتيش وما إلى ذلك ، الأمر الذي تحرمه المعاهدة . ومن هنا نتبين أن الضرورات العملية تحتم القول بأن أحكام هذه المعاهدة واجبة الاحترام بصفة عامة من جانب الجميع (١) .

استدراك :

مع كل هذه الأسباب التي وُضِّحت والتي تؤيد التزام سائر الدول بأحكام المعاهدة ، يجب التنبيه إلى أن أية دولة غير موقعة عليها ، وتكون قد بقيت بعيدة عن التقيد بأحكامها أو الاستفادة منها بشكل متواتر ولم تصدر عنها تصرفات تفيد سبق قبولها لها قبولا ضمنياً ملموساً ، وتكون قد وجدت نفسها في غير صالحها أو لا ترى الالتزام بها ، يجوز لها قانوناً أن تعلن أو تتصرف بشكل يفيد أنها لا تعتبر نفسها ملزمة بها . وفي هذه الحالة لا يحتاج بهذه المعاهدة في مواجهتها ، وفي مقابل ذلك لاستفيد من المزايا التي قررتها ، وتعامل كما لو كانت المعاهدة غير موجودة ، ويكون للدولة صاحبة القناة ، الموكول إليها تنفيذ المعاهدة ، حرية التصرف المطلقة حيال سفن الدولة المذكورة ، وتعاملها بالشكل الذي تراه ، كأن تمنعها من المرور أو تأذن لها به بالشروط التي تراها ، في حدود القواعد العامة في القانون الدولي ، بغير التقيد بأحكام هذه المعاهدة .

والحقيقة أن هذا في غير صالح الدولة المذكورة إذ أنها ستفقد مزايا كبيرة تعطيها إياها المعاهدة لو قبلت هي الخضوع لأحكامها ، هذا فضلاً عن أن القواعد العامة في القانون الدولي ليست مقرررة بصدد القنوات بشكل قد يفيد هذه الدولة لو قبلتها عوضاً عن معاهدة ١٨٨٨ ، الأمر الذي يحتم عليها قبول الخضوع لأحكام هذه المعاهدة .

(١) لا ينبغي عمومية الالتزام بالمعاهدة أن ترد كثيراً في موادها عبارة « تلتزم الدول بالمعاهدة » ، إذ جرى العرف في المعاهدات أن ينص على التزام أطرافها بأحكامها ، وهذا من قبيل التخصيص من التعميم ، ولا يفيد ضمناً عكس مدلوله ، أي لا يفيد ضمناً قصر الالتزام بها على هذه الدول وحدها .

الباب الثالث

مركز القناة بعد معاهدة ١٨٨٨

درسنا في الباب السابق معاهدة ١٨٨٨ . وندرس في هذا الباب التطورات التي لا بدت مركز القناة وتطبيق هذه المعاهدة منذ صدورها لليوم . وقد جدت في هذه الفترة ظروف وتقلبات ومواثيق أثرت لحد كبير على نفاذ المعاهدة المذكورة ، وعرضت الكثير من نصوصها للتوقيف أو التعطيل ، بما استتبع خضوع قناة السويس فعلا وقانونا ، لعدة عوامل لا بد للباحث من الإلمام بها حتى يصل للمركز الدولي الحقيقي الذي أضفته الأيام على هذا الطريق . وننبه من الآن إلى أن هذا المركز ظل يخضع على الدوام بصفة أساسية من الناحية القانونية لأحكام معاهدة ١٨٨٨ .

والعوامل البارزة التي لا بدت مركز القناة وتطبيق معاهدتها هي التحفظ الذي قدمته بريطانيا على نفاذ المعاهدة ، والحروب التي قامت في أوائل القرن العشرين ، وأخصها الحرب الكبرى ، ثم المواثيق التي أعقبتها وهي معاهدات السلام وميثاق عصبة الأمم ، ويأتى دور المنازعات والمفاوضات بين مصر وإنجلترا ، والتي كان حق الدفاع عن القناة من نقطها الأساسية ، حتى عقدت معاهدة ١٩٣٦ بين البلدين ، وجاءت في النهاية الحرب العالمية وأعقبها ميثاق الأمم المتحدة وتجدد النزاع بين مصر وبريطانيا . وسنبحث هذا كله في الفصول الآتية :

الفصل الأول

التحفظ البريطاني على معاهدة ١٨٨٨

احتلت إنجلترا الأراضي المصرية عام ١٨٨٢ ، وبهذا أشرفت فعلا على قناة

السويس من الناحية الدولية . ولما جاءت الأبحاث الخاصة بمعاهدة ١٨٨٨ ، في السنوات التالية لهذا الاحتلال ، رأت بريطانيا في بعض المواد التي رأتها ما يقيد سلطتها على القناة ، فتقدمت ، للحيولة دون هذا التقييد ، بتحفظ تدرس في المباحث التالية تاريخه ومدلوله وتطبيقه وأخيرا التنازل عنه بمقتضى الوفاق الفرنسي الإنجليزي سنة ١٩٠٤ :

المبحث الأول

تاريخ التحفظ

عرضت اللجنة الفرعية بباريس سنة ١٨٨٥ نتيجة أعمالها وأبحاثها ، بخصوص وضع مشروع معاهدة لتنظيم مركز القناة ، على اللجنة العامة بجلستها في ٤ يونيو ، بتقرير قدمه رئيسها وأشار في نهايته إلى أن هذه اللجنة الفرعية قامت بمهمتها دون أن تدخل في اعتبارها الحالة الاستثنائية الموجودة فيها مصر . (١) ومعنى هذا أن اللجنة لم تتقيد بالاحتلال الإنجليزي بل وضعت من القواعد ما قد يتعارض مع مقتضياته ، وراعت فقط أن المطلوب وضع مشروع معاهدة ينظم مركز قناة السويس بصفة دائمة باعتبارها تهم العالم أجمع ، دون عبء بالمصالح الخاصة المؤقتة لبعض الدول .

وقد تنهت بريطانيا لهذا الموضوع وخشيت أن تعرقل المعاهدة سلطاتها ونفوذها بمصر ، فأبلغت حكومتها مندوبيها بلجنة باريس رسالة مؤرخة ٦ يونيو ١٨٨٥ تقول فيها : « يجب أن يكون مفهومنا بصفة تامة أن المشروع المقترح يعد في نظر حكومة صاحبة الجلالة (البريطانية) بياناً للتدابير التي تقبلها الدول فيما بينها لتنظيم مركز القناة بصفة دائمة ، ولكن لاتعد هذه التدابير واجبة التطبيق بشكل يعرقل حقوق القوات البريطانية ، التي تحتل مصر ، أو يعطل حريتها في العمل الذي لاغنى عنه لتقوم بمهمتها على وجه فعال ، في

(١) مجموعة وثائق لجنة باريس عام ١٨٨٥ ، ص ١٦٥ .

الظروف الخاصة والمؤقتة القائمة الآن» (١) .

وأشار مندوبو بريطانيا بجلسة اللجنة العامة في ١٣ يولية ١٨٨٥ إلى ماسبق
قرره رئيس اللجنة الفرعية ، وقدموا باسم حكومتهم مشروع معاهدة أردفوه
بالتحفظ الآتى :

« يرى مندوبو بريطانيا العظمى ، وهم يقدمون نص معاهدة كنظام نهائى
يراد به ضمان حرية استخدام قناة السويس ، أن من واجبهم تقديم تحفظ عام
على تطبيق هذه النصوص فيما إذا تعارضت مع الحالة المؤقتة والاستثنائية التى توجد
بها مصر الآن ، وإذا كان من شأنها عرقلة حرية حكومتهم فى العمل أثناء احتلال
مصر بقوات صاحبة الجلالة البريطانية » . (٢)

وقد سجلت اللجنة العامة هذا التحفظ فى محضر جلستها المذكورة ، وحولت
الابحاث والمشاريع الخاصة بالمعاهدة برمتها إلى أيدي الحكومات كما سبق بينا .
ولما آذن الاتفاق أن يتم بين الحكومتين الانجليزية والفرنسية وجهت الأولى
فى ٢١ أكتوبر ١٨٨٧ رسالة إلى ممثلها بباريس ، كررت فيها التحفظ الذى
سبق أبداه مندوبوها بلجنة ١٨٨٥ ، وطلبت منه احاطة الحكومة الفرنسية بأن
الحكومة البريطانية ، مع موافقتها على مشروع المعاهدة بعد تسوية نقط الخلاف ،
تمسك بالتحفظ المذكور (٣) .

ولما قامت الحكومة الفرنسية بتبليغ وثائق مشروع المعاهدة والأبحاث التى
دارت بخصوصها ، ومنها التحفظ البريطانى ، للحكومات الأخرى ، التى اشتركت
فى وضع المشروع ، قوبل هذا التحفظ من جانب بعضها بحذر ، وأثارت الحكومة
الهولندية بصدده عدة استفسارات ، أخصها موقف الدول المختصة منه ، أى حقوقها

(١) مقال دافريل عن المفاوضات الخاصة بقناة السويس ، منشور فى Revue
D'Histoire Diplomatique ، السنة الثانية ، ١٨٨٨ ، ص ١٦٤ .

(٢) وثائق لجنة باريس عام ١٨٨٥ ، ص ٢١٢ . مذكرة مندوبى مصر بمؤتمر لوزان
عن قناة السويس ، ص ٦ . شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٣ .

(٣) دى فريسنيه ، La Question D'Egypte ، ص ٣٥٣ .

وواجباتها طول الوقت الذى يظل فيه هذا التحفظ نافذاً ، فردت عليها الحكومة الفرنسية فى ٢٠ نوفمبر ١٨٨٧ بأن « هذا التحفظ يطبق على مشروع الاتفاق الحالى ، وأنه مع عدم الاعتراض عليه تترك الحكومة الفرنسية أنه وفقاً للمبدأ الذى يعترف بالمساواة بين الدول فى حقوقها والتزاماتها بخصوص قناة السويس ، سيكون للجميع طبعاً حق الاستفادة من التحفظات الموضوعة طالما كانت الظروف تقتضى قيامها » . وقد بينت حكومة باريس وجهة نظرها هذه التى تتضمن قبولها للتحفظ السابق وتمتع الدول الأخرى أيضاً به فى رسالة وجهتها للحكومة البريطانية فى ١٨ نوفمبر ١٨٨٧ (١) .

وبهذا الشكل لازم التحفظ المذكور معاهدة ١٨٨٨ فى مراحل تحضيرها إلى أن تم التوقيع عليها وأصبح ملحقاً بها بعد أن قبلته الدول التى وقعت عليها .

المبحث الثانى

مدلول التحفظ

ماذا يفهم من هذا التحفظ ، وما مدى أثره على أحكام معاهدة ١٨٨٨ ؟
للإجابة على هذا السؤال يجب أن نذكر أن إنجلترا أرادت أن تساهم مع الدول فى وضع نظام دولى نهائى تدير عليه الملاحة بقناة السويس بشكل يحقق المصلحة العامة للجميع ، وأرادت من ناحية أخرى أن تضمن عدم عرقلة حريتها فى التصرف بالشكل الذى يقتضيه احتلالها للأراضى المصرية طالما كان هذا الاحتلال قائماً ، ولهذا قدمت تحفظها المذكور الذى يبين فى عباراته هذين الغرضين .
ومعنى هذا أن معاهدة ١٨٨٨ قائمة وناظدة قانوناً ، ويجب على إنجلترا ، كغيرها من الدول ، أن تحترم نصوصها ، ولكن لما يقتضى تحفظها أن تتدخل من هذه النصوص كلها أو بعضها ، إذا كان تطبيقها يتعارض مع مقتضيات احتلالها مصر ويعطل حريتها فى العمل فى فترة قيام هذه الحالة الاستثنائية .

(١) كان ، Etude sur le régime juridique du Canal de Suez

ص ١٧١ وما بعدها . شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٩ .

(١٢)

وقد وصفت عبارات التحفظ الحالة القائمة بمصر ، وهي التي اقتضته ، بأنها حالة « مؤقتة واستثنائية » ، وهذا معناه أن هذا التحفظ مؤقت ويزول بمجرد زوال السبب الذي دعا إليه وهو احتلال مصر بالقوات البريطانية ، ومعناه أيضاً أن هذا وضع استثنائي والاستثناء محدود بالضرورة التي استازمته ، أى طالما أن التحلل من نص من نصوص المعاهدة لا تستازمه مقتضيات الاحتلال المذكور فإن انجلترا يجب عليها أن تحترم هذا النص . ولكن هذه الضرورة ليست محدودة بالدرجة التي لا تبيح للحكومة البريطانية أن تتحلل من نص من نصوص المعاهدة يصطدم مع أحد تدابيرها إلا إذا كانت لا تجد وسيلة أخرى تضمن نفاذ هذا التدبير وسريان النص في وقت واحد ، بل لها أن تتجاوز عن النص بمجرد تعارضه مع هذا التدبير حتى لو كان في إمكانها إيجاد وسائل أخرى تحققه ولا تؤدي لتوقيف النص ، إذ تضمن التحفظ أن نصوص المعاهدة لا تعوق « حرية » الحكومة البريطانية في العمل وفق ما يقتضيه احتلالها لمصر ، فلو كانت قواتها ترابط مثلاً على شواطئ القناة كان لها حرية القيام بخدمة هذه القوات ، كإنزال وشحن العتاد والقوات وجعل سفنها الحربية ترابط في المراسي الداخلية بالقناة وتقيم التحصينات وغير ذلك من التدابير التي يستدعيها وجود هذه القوات في هذه المنطقة ، والتي يعد تنفيذها توقيفاً لبعض نصوص المعاهدة التي لا تجيز هذه الأعمال ، ولا تعد هذه التدابير تجاوزاً للتحفظ حتى وإن كان في إمكان بريطانيا تنفيذ بعضها ، كإنزال وشحن القوات ، عن طريق آخر غير القناة كالاسكندرية مثلاً بحيث لا تمس نصوص المعاهدة .

من هذا كله نفهم أن تحفظ بريطانيا له أثر محدود على نفاذ معاهدة ١٨٨٨ . ولكن هناك من يقول إن هذا التحفظ يؤدي . طول مدة سريانه ، لتوقيف نفاذ المعاهدة برمتها ^(١) . ويفسر آخرون هذا التحفظ بأن انجلترا قد أوقفت به ارتباطها بالمعاهدة لحين انتهاء الاحتلال البريطاني لمصر ^(٢) . وهذه وجهات نظر

(١) كامان ، عن نظام قناة السويس ، ص ٢٧٢ - (هالبرج ، The Suez Canal ،

ص ٢٩٩ .

(٢) يار ، Le Canal Interocéanique ، ص ١١٢ .

لا يساعد على قيامها نص التحفظ وعباراته ، وإن كان يؤيدها لحد كبير التصريح الذى ألقاه كيرزون ، وكيل وزارة الخارجية البريطانية ، فى ١٢ يولية ١٨٩٨ ، أمام مجلس العموم ، وقال فيه « إن المعاهدة قائمة بالتأكيد ، ولكنها لم تدخل دور التنفيذ العملى بسبب التحفظات التى قدمتها حكومة جلالة الملكة » . وفى ٢٥ فبراير ١٩٠٤ أثبتت المسألة مرة أخرى بمجلس العموم ، وقرر وكيل الخارجية أن المعاهدة غير نافذة طالما أن الدول الموقعة عليها لم تتخذ بعد تقديم التحفظ البريطانى الخطوات التى تجعلها تدخل دور التطبيق (١) .

وهذه التصريحات الأخيرة مع غموضها تبعد كثيراً عن المدلول الصحيح لعبارات التحفظ الأصيل ، وهو الذى يقيد الدول التى قبلته دون سواء ، والذى يقول إنه يسرى على تطبيق نصوص المعاهدة « إذا تعارضت » مع الحالة المؤقتة والاستثنائية القائمة بمصر و « إذا كان من شأنها » عرقلة حرية الحكومة البريطانية فى العمل أثناء قيام الاحتلال ، أى أن المعاهدة قائمة و نافذة بجميع نصوصها إلا ما تعارض منها مع التصرفات التى يقتضيها الاحتلال الانجليزى لمصر والتى تمسكت الحكومة البريطانية بحريتها فى اتخاذها طالما كان هذا الاحتلال قائماً .

وقد رأينا أن الدول الأخرى الموقعة على المعاهدة تقرر لها ، تطبيقاً لمبدأ المساواة ، حق الاستفادة من التحفظ الذى قدمته بريطانيا لمصلحتها . ولكن الواقع أن هذا الاستدراك لمصلحة الدول الأخرى ليس له نتيجة عملية ، إلا إذا جارينا رأى الذى يقول إن التحفظ يؤدي لعدم دخول المعاهدة برمتها دور التنفيذ ، بالنسبة لـ إنجلترا بمقتضى تحفظها وبالنسبة للدول الأخرى بمقتضى قبول مساواتها مع إنجلترا فى التمتع بآثار هذا التحفظ . ولكننا نرى أن المعاهدة اعتبرت قائمة و نافذة بمجرد اتمام إجراءات التوقيع والتصديق عليها ، وأن كل ما للتحفظ من أثر هو إجازة تحلل إنجلترا من أحكام النصوص التى تعوق حريتها فى التصرف تطبيقاً

(٣) هالبرج ، قناة السويس ، ص ٢٩٨ . فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من

لسلطاتها التي تترتب على احتلال قواتها للأراضي المصرية . وهنا لا يكون للدول ميزة من التمتع بالمثل بآثار التحفظ لأنها لا تملك مثل هذا الاحتلال ولا تتمتع بمثل المركز الذي يترتب عليه وحده استفادة إنجلترا عمليا من التحفظ .

ومع هذا فقد تعدد إنجلترا لتوسيع استفادتها من التحفظ فتوقف بعض نصوص المعاهدة بصفة مستمرة واضحة ، وهنا يظهر أثر تمسك الدول الأخرى بالمعاملة بالمثل إذ ستكون هي الأخرى في حل من الخضوع لحكم النص الذي توقفه إنجلترا بهذا الشكل .

ويلاحظ أنه في حالة توقيف نص من نصوص المعاهدة يكون الموقف كما لو كان هذا النص غير موجود وتسير الأمور ، بالنسبة للنقطة التي يعالجها ، كما كانت تسير قبل عقد المعاهدة .

المبحث الثالث

تطبيق التحفظ

ظل التحفظ البريطاني ساريا بعد عام ١٨٨٨ إلى أن تم التنازل عنه سنة ١٩٠٤ . وفي هذه الفترة توسعت إنجلترا ، بما لها من نفوذ في مصر ، في الاستفادة من هذا التحفظ حتى صارت الحال كأن معاهدة ١٨٨٨ قد توقف نفاذها ، وتعطلت فعلا أحكامها التي تتعارض مع إرادة إنجلترا أو التي يكون لها أقل مساس بنفوذ هذه الدولة وسلطانها في مصر بمقتضى الاحتلال . وخضع مركز القناة بصفة تامة لما تمليه السياسة البريطانية .

وقد احترمت حرية المرور بالقناة ، ولكن لم تطبق المواد التي تقيد حرية الحكومة البريطانية في التصرف أو تجعل للدول الأخرى نصيبا في الإشراف على مركز القناة . وعملت إنجلترا من البداية على وقف قيام الرقابة التي وكلت لممثلي الدول بالقاهرة بمقتضى المادة الثامنة من المعاهدة . ولم تعقد اللجنة المنصوص عليها في هذه المادة في يوم من الأيام . (١)

(١) كامان ، عن نظام قناة السويس ، ص ٢٧٤ .

ولم تتأثر قناة السويس إبان سريان التحفظ البريطاني بحرب غير الحرب
الاسبانية الأمريكية عام ١٨٩٨ .

الحرب الاسبانية الأمريكية عام ١٨٩٨ :

في أبريل سنة ١٨٩٨ قامت الحرب بين الولايات المتحدة واسبانيا ، وكان
مسرحها منطقة الفيلبين بالشرق الأقصى ، وكان لابد من أن تتأثر بها قناة السويس ،
لمرور بعض السفن الاسبانية والامريكية من بلادها إلى ميدان القتال عن طريقها .
وكانت السلطة الفعلية على القناة في هذا الوقت بيد بريطانيا بحكم سيطرتها على
الحكومة المصرية بسبب الاحتلال وسريان التحفظ البريطاني .

وقد وقفت بريطانيا من هذه الحرب على الحياد ، ولكنه كان ، بالنسبة
للولايات المتحدة ، من نوع الحياد المشبع بالعطف . وكانت تصريحات السلطات
البريطانية بمصر ولندن ، بمناسبة الحرب والنظام الذي يطبق اياها على قناة
السويس ، أقرب لاعتبار معاهدة ١٨٨٨ غير نافذة المفعول ، وأخصها تصريح
كيرزون وكيل الخارجية البريطانية في ١٢ يولية ١٨٩٨ ، السابق الإشارة اليه ،
والذي يقرر أن هذه المعاهدة لم تدخل دور التنفيذ العملي ، وكذلك ما جاء في
تقرير كرومر ، المعتمد البريطاني بمصر ، سنة ١٩٠٤ ، من أنه لا الحكومة
الانجليزية ولا الحكومة المصرية كاتتا تعترفان سنة ١٨٩٨ بأن الاتفاق الخاص
بقناة السويس نافذ المفعول ، وان البوارج الاسبانية كانت تعامل حين وصولها
ليورسعيد بما كان يظن مطابقا لمبادئ القانون الدولي فيما يتعلق بمعاملة السفن
الأجنبية في الثغور التي ترسو فيها . (١)

ومع هذا كله كانت المشا كل التي ولدتها هذه الحرب بخصوص قناة السويس
يرجع في حلها لما تقضى به مواد معاهدة ١٨٨٨ ، ما دامت لا تتعارض مع مصالح
بريطانيا ، على التفصيل الآتي :

(١) تقرير كرومر عن مصر والسودان عام ١٩٠٤ ، ص ١٨ .

في ١٤ يولية ١٨٩٨ استعملت حكومة الولايات المتحدة من الحكومة البريطانية عما إذا كان يجوز لها أن تمر سفنها الحربية داخل قناة السويس وان كانت غير موقعة على معاهدة ١٨٨٨ ، فكان الرد بالإيجاب على أساس أنه لا توجد أى تفرقة في هذا الصدد بين الدول الموقعة والدول غير الموقعة . (١) وهذا معناه الرجوع إلى حكم المادة الأولى من المعاهدة التي تقرر أن حرية المرور بالقناة مكفولة لجميع السفن التابعة لجميع الدول في كل الأوقات ، ما دامت هذه السفن تحترم أحكام المواد الأخرى . وقد راعت إنجلترا حكم هذه المادة أثناء هذه الحرب .

وفي ٢٧ يونية ١٨٩٨ كان قد وصل لمياه القناة أسطول حربي اسباني بقصد المرور والتوجه لساحة المعركة بالفلبين . وبمجرد وصوله لبورسعيد أعلن قائده الحكومة المصرية برغبته في التزود بالفحم ليتمكن متابعة طريقه ، ولكن هذه الحكومة علقت المسألة حتى تستشار في ذلك وزارة الخارجية البريطانية ، وهذه قدمت مشورتها على هدى موقفها من هذه الحرب وقواعد الحياد المطبقة لديها . وبمقتضى هذه المشورة ردت الحكومة المصرية بأنه لا يجوز تموين السفن المحاربة بالفحم إلا للحد الضروري جدا تطبيقا للمادة الرابعة من معاهدة ١٨٨٨ . وزادت على ذلك ، نتيجة للتفسير الذي قدمته الحكومة البريطانية ، بأن المقصود بالكمية الضرورية جدا الكمية التي تكفي للوصول لأقرب ميناء يمكن للسفن دخوله سواء كان هذا الميناء واقعا في اتجاه سير السفينة أو في الاتجاه المضاد . وكان معنى هذا أن كمية الفحم التي يجوز للأسطول الاسباني أن يحصل عليها هي الكمية التي تمكن سفنه من الوصول لموانئ الشاطئ الاسباني ، وبهذا يجبر على العودة لاسبانيا . وانتهى الأمر بحصول الأسطول المذكور على تموينات من الوقود السائل من سفن اسبانية أخرى لحقت به . ومع هذا فقد عطلته العراقل التي صادفها ببورسعيد عن إتمام رحلته ، ومنها ، إلى جانب الصعوبات القانونية ،

(١) فوشى ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٦ . يكن ، عن قناة السويس والتنظيم الدولي للقنوات العامة ، ص ١١٢ .

صعوبة أخرى مادية سببها تقاد القمح واختفاؤه فعلا من هذا الميناء بتدابير اتخذها في السوق نائب قنصل الولايات المتحدة ، وعاد الأسطول بعد هذا ادراجه لاسبانيا بعد ان كان قد غادر القناة ودخل مياه البحر الأحمر في طريقه للفلبين . (١)

ومسألة أخرى هي أن السلطات المصرية أذنت للأسطول الاسباني بإجراء الترميمات الضرورية بموانئ مداخل القناة ، وسمح لإحدى سفنه التي أصيبت بعطب جسيم أن ترابط ١٥ يوما ببورسعيد ، تطبيقا للمادة الرابعة من المعاهدة التي تبيح للسفن الحربية المحاربة أن تتجاوز ، في حالة الضرورة ، مدة الأربع والعشرين ساعة المقررة كحد أقصى للرباطة بموانئ مداخل القناة . (٢)

ومسألة أخيرة هي أن بعض بحارة الأسطول المذكور تعصبوا ببورسعيد ، وأمرت الحكومة المصرية السلطات القائمة بهذا الميناء بأن تعارض في إعادتهم لسفنهم رغم إرادتهم على أساس أن هذا عمل مخالف لمبادئ الحياد . (٣) وهذه حالة لم تنظمها معاهدة ١٨٨٨ ، فكان لا بد من الرجوع بخصوصها لقواعد الحياد كما رتبها المبادئ العامة في القانون الدولي ، لأن ما سكتت عنه المعاهدة يرجع فيه لهذه المبادئ .

هذه هي الحلول التي اتبعت حيال المسائل التي أثارها حرب سنة ١٨٩٨ بخصوص قناة السويس ، وهي حلول تتفق مع أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، وكانت

(١) كامان ، عن نظام قناة السويس ، ص ٢١٧ . مقال بويل Buell عن Le Canal de Suez et les Sanctions de La S. D. N. منشور في Revue Générale de Droit International Public ، المجموعة الثالثة ، جزء ٩ و ١٠ ، باريس ١٩٣٦ ، ص ٥٧ . جيبال Guibal : Peut on fermer le Canal de Suez ? ، ص ٤٥ و ١٠ . بعدها . كراييتيس Crabitès ، The spoliation of Suez ، ص ٢٣٠ . وما بعدها .

(٢) كامان ، عن نظام قناة السويس ، ص ٢١٣ . شراياتي ، De la condition juridique du Canal de Suez avant et après La Grande Guerre ، ص ٨٣ .

(٣) كامان ، عن نظام قناة السويس ، ص ٢١٨ .

في نفس الوقت في صالح الولايات المتحدة التي كانت بريطانيا أقرب إلى محاباتها. ومن يدرى ، ربما كان الموقف يتغير ، بعدم الرجوع لأحكام المعاهدة ، وتوقيفها بمقتضى التحفظ البريطاني ، لو وجد أن تطبيق هذه الأحكام في غير صالح الولايات المتحدة .

المبحث الرابع

التنازل عن التحفظ

(الوفاق القريسي الإنجليزي عام ١٩٠٤)

بعد صدور معاهدة ١٨٨٨ كانت الدول تتوق لرؤيتها مطبقة بصفة تامة دون أن يعطل أحكامها تحفظ أو ظرف من الظروف . ولهذا كان تحفظ بريطانيا مشار محادثات بين الحكومات بقصد الغائه . وكانت فرنسا أول المهتمين بذلك كمعادتها وبحكم مركزها في المركز الدولي وموقفها السياسي من إنجلترا ، وهو الموقف الذي أملت طبيعة العلاقات بين الدولتين طيلة القرن التاسع عشر ، والذي كان يشوبه الكثير من عوامل التنافس ومناهضة نفوذ بريطانيا أينما كان .

وكانت إنجلترا من جانبها تماطل في التنازل عن تحفظها حتى تحقق الأغراض التي توختها منه وحتى تتوصل لتسوية بعض المسائل والأحكام التي ترتبط بمعاهدة ١٨٨٨ والتي ترى فيها ما يعوق نفوذها بمصر . وبهذا الشكل كانت تجيب

الحكومات الأخرى التي سعت لالغاء هذا التحفظ . (١)

وفي بداية القرن العشرين بدأت العلاقات بين إنجلترا وفرنسا تأخذ شكلا جديداً نحو التحسين ، وتقاربت الدولتان تبعاً لتطور القوى الدولية وظهور منافسات جديدة عالمية وأوربية ، أخصها بروز الدولة الألمانية وسعيها لمد نفوذها لميادين جديدة بشكل يهدد النفوذ الواسع الذي تمتعت به زمناً طويلاً بعض الدول الأخرى كإنجلترا وفرنسا ، بما دفع هاتين الدولتين نحو تسوية أوجه الخلاف بينهما ،

(١) هالبرج ، قناة السويس ، ص ٢٩٨ . دي فريسينيه ، عن المألة المصرية ، ص

ومنها ما تعلق بمصر وقناة السويس . واتفقت الدولتان على أن تسلم فرنسا بنفوذ إنجلترا في مصر وتسلم الثانية بنفوذ الأولى في مراکش .

ولما بدأت الحكومتان في بحث مسألة القناة ومعاهدتها والتخفظ البريطاني طلبت فرنسا أن تتنازل إنجلترا عن هذا التخفظ ، ولكن هذه أبدت أنها مع استعدادها للتنازل عنه لا تسلم ببعض أحكام المادة الثامنة التي تقضى بعقد اجتماعات سنوية من ممثلي الدول ، ولا تسلم بوجود مندوب خاص من قبل تركيا لرياسة هذه الاجتماعات حتى لا يكون هذا المندوب سببا في وضع العراقيل الخفية في طريق نفوذها بمصر . (١)

وأخيراً تلاقى وجهات النظر وسويت الخلافات القائمة بين الدولتين بمقتضى وفاق وضع بلندن في ٨ إبريل سنة ١٩٠٤ ، بينت مادته الأولى أن الحكومة البريطانية لا تفكر في تغيير الحالة السياسية في مصر ، وأن فرنسا لن تعرقل تصرفات إنجلترا في هذا الاقليم ، سواء بطلب تحديد أجل الاحتلال أو بأي شكل آخر . ونصت المادة السادسة منه على ما يلي :

« ضمانا لحرية المرور بقناة السويس تعلن حكومة صاحب الجلالة البريطانية قبولها لنصوص المعاهدة المبرمة في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ ووضعها موضع التنفيذ . ولما كان في هذا ما يضمن حرية المرور بالقناة لهذا يظل موقفا تنفيذ الجملة الأخيرة من الفقرة الأولى وكذلك الفقرة الثانية من المادة الثامنة من هذه المعاهدة » . (٢)

(١) هالبرج ، قناة السويس ، ص ٣٠٦ .

(٢) دي فريسينيه ، عن المألة المصرية ، ص ٤٢٤ . ياهون ، Le libre usage du Canal de Suez et sa « Neutralité » ، ص ٢٠ . فوشى ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٦ . مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، ص ١٥ . الجملة والفقرة المقصود توقيفهما من المادة ٨ المذكورة هما اللتان تقولان : « وعلى أى حال يجمعون (ممثلو الدول الموقعة على المعاهدة للتمتعون بمصر) مرة في السنة للتحقق من سلامة تنفيذ المعاهدة . وتنفذ هذه الاجتماعات الأخيرة برياسة مندوب خاص تعينه لهذا الغرض الحكومة الامبراطورية الألمانية . ويجوز لمندوب خديوى أن يشترك أيضا في الاجتماع ويرأسه في حالة غياب المندوب العثماني » .

يتضمن هذا الوفاق تنازل إنجلترا عن تحفظها السابق وقبولها الالتزام بنصوص المعاهدة والعمل بها حتى لو كان في ذلك ما يتعارض مع مقتضيات احتلالها لمصر وبهذا التنازل زال ما كان يعترض دور التنفيذ الحقيقي للمعاهدة ، ولو من الناحية القانونية وحدها .

ومع هذا فقد تمسكت بريطانيا بجانب تنازلها بضرورة استمرار توقيف الاجتماعات السنوية التي نص في المادة الثامنة على تكليف ممثلي الدول بعقدها برئاسة مندوب عثماني للنظر في سلامة تنفيذ المعاهدة . وليس لهذا الشرط الجديد صفة الدوام أي لا يرتبط مصيره بمصير معاهدة ١٨٨٨ بل هو شرط أملة على إنجلترا مقتضيات احتلالها لمصر ، ولهذا فهو يبقى ما بقي هذا الاحتلال ، إلا إذا ألغى قبله .

وفي الشرط المذكور ما يشل الرقابة الدولية على تنفيذ المعاهدة . وتوصلت إنجلترا به إلى تغليب وجهة نظرها التي سبق ابدتها في إصرار عند وضع المعاهدة . ومع ذلك أصبح من الجائز قانوناً أن يعقد ممثلو الدول الاجتماعات التي نصت المادة الثامنة على عقدها إذا تعرضت القناة للخطر ، وصار لهم أيضاً بمقتضى هذه المادة طلب إلغاء كل عمل وتفریق كل حشد يقع على أي جانب من جانبي القناة ويؤدي لتهديد سلامتها . هذا من الناحية القانونية ، ولكن من ناحية الواقع لازالت إنجلترا تملك باحتلالها حرية العمل بما فيه مصلحتها والسيطرة الحقيقية على مصائر القناة .

وأما أثر الوفاق الفرنسي الانجليزي على موقف الدول الأخرى الموقعة على المعاهدة فهو أنه جر إلى سقوط مسألة المعاملة بالمثل ، تطبيقاً لمبدأ المساواة ، التي سبق اقرارها عند قبول التحفظ البريطاني ، لأن هذا التحفظ سقط بعد أن تنازلت عنه الدولة التي اشترطته لمصاحبتها ، وهذا يجر إلى سقوط كل ما تعلق به من اشتراطات وتحفظات فرعية .

ويعد تمسك إنجلترا بمسألة توقيف الاجتماعات السنوية التي يعقدها ممثلو الدول تحفظاً جديداً أو شرطاً علق عليه تنازلها عن التحفظ السابق ، وهو بهذه الصفة نافذ المفعول في مواجهة الدول الأخرى التي قبلت التحفظ الأول . ولهذا بالدول ، تطبيقاً لمبدأ المساواة أيضاً ، أن تتمتع به إن كان لها مصلحة في ذلك . وقد اتخذت إنجلترا مع الدول الأخرى الخطوات التي تجمل وفاق سنة ١٩٠٤ مقبولا لديها . وأدى ذلك إلى أن وعدت ألمانيا والنمسا وإيطاليا وروسيا بعدم عرقلة تصرف بريطانيا في مصر ، لا بطلب تحديد وقت معين لاحتلالها ولا بأي شكل آخر ، وكذلك وافقت على أن يظل موقفا تنفيذ الجملة الأخيرة من الفقرة الأولى ومعها الفقرة الثانية من المادة الثامنة من معاهدة القناة . وفي مقابل هذا أعطت الحكومة البريطانية لهذه الدول بعض الميزات المتعلقة بمصالحها ومصالح رعاياها بمصر . (١)

ويجب الإشارة إلى أن أولى المواد السرية الملحقه باتفاق ١٩٠٤ تقرر ، بالاحالة على المادة ١٤ من معاهدة ١٨٨٨ التي تنص على ألا يرتبط نفاذها بمدة امتياز الشركة ، أن الحكومة البريطانية تعيد التأكيذ بأن اعترافها بالنظام الذي وضع عام ١٨٨٨ بخصوص قناة السويس يظل « نهائيا » ولا يخضع للتغيرات التي قد تطرأ على سياسة إنجلترا في وادي النيل . (٢)

وتفيد التصريحات والأقوال التي لا بست وفاق ١٩٠٤ أن معاهدة القناة كانت أقرب إلى أن تكون موقوفة النفاذ برمتها بالنسبة لإنجلترا ، بل زاد البعض إلى القول بأن ٨ ابريل ١٩٠٤ ، تاريخ الوفاق الفرنسي الانجليزى ، هو التاريخ الرسمى لوضع معاهدة ١٨٨٨ موضع التنفيذ . (٣) وسبق قررنا خلاف هذا وقلنا إن

(١) وستليك International Law ، Westlake ، ص ٣٤٩ (تصريح بالقور

في مجلس العموم في ٧ أغسطس ١٩٠٤ — جريدة التيمس في ٩ أغسطس ١٩٠٤) .

(٢) أحمد موسى ، Essai sur le Canal de Suez ، ص ١١٠ .

(٣) أحمد موسى ، المرجع السابق ، ص ١١٠ .

التحفظ البريطاني لا يمنع أن المعاهدة صارت قائمة ونافذة بمجرد التصديق عليها ، وأن كل ما له من أثر أنه كان يجيز لانتجلترا أن توقف من أحكامها ما تراه متعارضا مع مقتضيات احتلالها للأراضي المصرية .

الفصل الثاني

مركز القناة في حروب ١٩٠٤ و ١٩١١ و ١٩١٤

بعد التنازل عن التحفظ البريطاني انتهت العقوبات القانونية التي تعوق التطبيق الفعلي لمعاهدة ١٨٨٨ ، وأصبحت مبادئها الأساسية ، دون غيرها ، المرجع القانوني الذي يحكم مركز قناة السويس . وقد مرت على هذه القناة من سنة ١٩٠٤ فترة جلت فيها أحداث هامة كان لها أثرها لحد كبير على مركز هذا الطريق . وقد بدأت هذه الفترة بحرب نشبت بين روسيا واليابان سنة ١٩٠٤ ، ثم قامت حرب بين تركيا وإيطاليا سنة ١٩١١ ، وأخيراً اندلعت الحرب الكبرى التي اتسع نطاقها في بقاع العالم واستمرت من سنة ١٩١٤ إلى ١٩١٨ .

وفي فترات السلام التي جاءت بين هذه الحروب سارت الأمور بشكل طبيعي ولم يقع فيها ما يعطل الأحكام الرئيسية التي قررتها معاهدة ١٨٨٨ ، عدا استمرار توقيف الاجتماعات السنوية التي نصت عليها المادة الثامنة منها ، وهو ما اشترطته بريطانيا للتنازل عن تحفظها سنة ١٩٠٤ . بل إن الاجتماعات الأخرى المذكورة في هذه المادة بقيت كذلك معطلة .

ومن طبيعة أوقات السلام أن تظل أحكام المعاهدات مرعية بصفة عامة ، ولا يقع فيها عادة ما يثير البحث والتنقيب عن حقيقة تطبيق أحكام هذه المعاهدات مادامت النيات على اخلاصها لها . ولهذا ستقتصر دراستنا في المباحث الآتية على حروب ١٩٠٤ و ١٩١١ و ١٩١٤ من حيث أثرها على قناة السويس وتنفيذ معاهدتها .

المبحث الأول

الحرب الروسية اليابانية عام ١٩٠٤

في فبراير ١٩٠٤ وقعت الحرب بين روسيا واليابان ، واستمرت إلى سبتمبر ١٩٠٥. (١) وكانت قناة السويس طريقاً رئيسياً تمر منه السفن الروسية ، حرية وغير حرية . ووقعت بريطانيا ، التي كانت تشرف واقعياً على الشؤون المصرية ، على الحياد ، علماً بأنها كانت تربطها باليابان صلات تحالف ، ومن جهة أخرى لم تكن العلاقات ودية بينها وبين روسيا . ولم يكن لها أو لمصر مصلحة مباشرة في تعطيل أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، مع أن بريطانيا كان باستطاعتها أن تعطل هذه الأحكام في الشهرين الأولين من الحرب بمقتضى التحفظ البريطاني الذي لم يتم التنازل عنه إلا في ١٨ أبريل ١٩٠٤ ، ولكن أحكام المعاهدة طبقت من بداية الحرب على السفن المحاربة التي مرت بالقناة ، دون أن يتأثر هذا التطبيق بالتحفظ المذكور في المدة التي بقيها قائماً ، كما سنتبينه من التفاصيل التالية :

بمجرد قيام الحرب للذكورة أصدرت الحكومة المصرية في ١٠ فبراير ١٩٠٤ للسلطات القائمة في مواني القناة التعليمات التي تتبع حيال سفن المحاربين . وأهم هذه التعليمات هي :

- (١) تعطى كل سفينة حرية محاربة كمية الفحم التي تلزمها وتسمح لها بالوصول لأقرب ميناء يمكنها دخوله والحصول فيه على التموينات اللازمة لمواصلة رحلتها ، مع مراعاة مقدار الفحم الموجود معها فعلاً وقت طلبها تلك الكمية .
- (٢) يجب على كل سفينة حرية محاربة أن تعبر القناة في أقصر مدة دون تأخير إلا إذا كان هذا التأخير نتيجة الضرورة أو أمر سلطات القناة .
- (٣) لا ترابط أى سفينة حرية محاربة ببورسعيد أو مرفأ السويس أكثر من ٢٤ ساعة إلا إذا كانت لم تحصل بعد على الفحم اللازم ، أو في حالة

(١) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٠ .

الضرورة . وكل سفينة تضطر للرباطة أكثر من ٢٤ ساعة يجب أن تبحر في أقرب وقت ممكن .

(٤) أية سفينة تابعة لإحدى الدول للتجارة يجب ألا تغادر القناة إلا بعد مرور ٢٤ ساعة على سفر سفينة تابعة للدولة المعادية من نفس الميناء .

(٥) لا يجوز لأية دولة محاربة أن تشحن أو تفرغ داخل القناة أو موانئ مداخلها ، قوات أو أسلحة أو عتاد حربي أو تموينات أو أى مادة أخرى . ومع ذلك ففي حالة المانع العرضي داخل القناة ، وحتى تعود الملاحة لحالتها الطبيعية ، يجوز أن تنزل في السويس أو بورسعيد قوات على دفع لا تتجاوز الدفعة منها ألف جندي .

(٦) تعبير « السفينة الحربية » ينطبق على كل سفينة مسلحة أو غير مسلحة تستخدمها دولة محاربة للنقل أو مساعدة أسطولها أو بأى وجه آخر يعين على ارتكاب الأعمال العدائية في البر أو البحر ، ولكنه لا ينطبق على السفن التي تتخذ مستشفيات وتستعمل لهذا الغرض خاصة . (١)

والذى يلاحظ على هذه التعليمات أنها توافق أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، إلا أن الحكومة المصرية قدمت لها بعبارة عامة نقرر أنها تصدرها بناء على الالتزامات التي يفرضها القانون الدولي على المحايدون وقت الحرب ، دون إشارة للمعاهدة المذكورة .

والذى نستنتج من هذا أن الحكومة المصرية أو بمعنى أدق الحكومة البريطانية أرادت في هذه الحرب ، التي وقعت منها على الحياد ، أن تعامل سفن المحاربين التي تمر بالقناة على أساس معاهدة ١٨٨٨ مادامت مصالحها لا تتضرر بهذا ، مع عدم التصريح بهذا حتى لا يفهم منه أنها تنازلت عن تحفظها عليها ، ذلك التحفظ الذى كانت على وشك التنازل عنه ، والذي ظل باقيا بصفة رسمية

(١) الملف 68/2/1398 ، Canal de Suez ، بمجلس الدولة (قسم الرأى لوزارة

الخارجية) . ملحق الوقائع المصرية ، رقم ١٧ ، في ١٠ فبراير ١٩٠٤ .

إلى ٨ إبريل التالى لشهر فبراير الذى قامت فيه الحرب وصدرت فيه التعليمات السابقة .

وزيادة على ذلك فإن مرور السفن الحربية بالمخاربة بالقناة حصل فعلا بعد وفاق ٨ إبريل ١٩٠٤ . ولهذا قرر كرومر فى تقرير رفعه لحكومة لندن عن الشئون المصرية عام ١٩٠٤ أن اتفاق قناة السويس كان نافذ المفعول حين مر منها الأسطول الروسى . ويفسر موقف انجلترا أن التعليمات السابقة وإن كانت صدرت قبل توقيع الاتفاق الانجليزى الفرنسى بنحو شهرين ، إلا أن المفاوضات فى سبيل هذا الاتفاق كانت قد تقدمت تقدما يدل على قرب توقيعه ، وكانت الحكومتان قد اتفقتا أثناءها فعلا على هذه المسألة ، ولهذا تقرر اعتبار معاهدة القناة نافذة المفعول عملا قبل توقيع الاتفاق رسميا . (١)

وقد احتاطت بريطانيا من البداية لحماية مصالحها فيما يتعلق بقناة السويس فأعلنت وقوفها على الحياد بشرط احترام حرية المرور بهذه القناة ، وأجابت روسيا بأنها سوف لا تعرقل هذا المرور . (٢)

وتقرر للسفن المخاربة الأمان وحرية المرور بالقناة . ومرت منها بعض السفن الروسية ومعها غنائمها . (٣) واحتالت بعضها على القواعد المقررة فى طريقى الدردنيل والسويس بحيث عبرتهما بصفتهما سفنا تجارية ، وبعد مغادرة السويس رفعت العلم الحربى وقامت بأعمال حربية . (٤)

(١) تقرير كرومر عن مصر والسودان سنة ١٩٠٤ ، ص ١٩ .

(٢) جورج بيان *L'Egypte et La Politique* ، George Péméant Française ، ص ٢٠٤ .

(٣) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٢٦ .

قبضت السفينة الروسية يترسبورج على سفينة البريد البريطانية ملكا Malacca بادعاء أنها تحمل مهربات ، واحضرتها لبورسعيد عبر القناة كغنيمة (هرشى ، *The Essentials of International Public Law* ، ص ٤٧١) .

(٤) أوبنهايم ، *International Law* ، جزء ١ ، ص ٢١٦ .

وقد أثبتت في هذه الحرب مسألة تموين السفن الروسية بالقمح الذي يلزمها .
وهنا طبقت المادة الرابعة من معاهدة القناة ، كما يتضح من التعليمات الصادرة من
الحكومة المصرية لتتبعها سلطاتها مع سفن المحاربين . إلا أننا نلاحظ أن السكينة
الضرورية التي سمح بها للسفن التي تحتاج إليها قدمت لها بالقدر الذي يمكنها من
الوصول لأقرب ميناء في الاتجاه الذي تقصده ، وحدد ميناء عدن باعتباره أقرب
ميناء بعد القناة بالنسبة للسفن الروسية التي كانت متجهة للجنوب^(١) ، مع أننا
سبق قررنا عند بحث المادة الرابعة من المعاهدة أنه لا عبء بآجاء السفينة في
مسألة تحديد أقرب ميناء .

وقد سمح لإحدى السفن الروسية بالحصول على القمح من بورسعيد لتعود
لبلادها فاستخدمت القمح لتتعب السفن المحايدة وتفقدتها بالقرب من مدخل
القناة (٢) .

المبحث الثاني

الحرب التركية الإيطالية عام ١٩١١ - ١٩١٢

بقيام هذه الحرب بين تركيا وإيطاليا سنة ١٩١١ جلت حالة معقدة بالنسبة
لمصر لأنها كانت تابعة من الناحية القانونية لسيادة الدولة العثمانية ومعتبرة جزءاً
من أراضي هذه الدولة ، وكانت هذه الصفة تستتبع قيام حالة الحرب بين مصر
 وإيطاليا . ولكن من ناحية الواقع كانت سيادة الباب العالي على مصر واهية
الأثر للغاية ، وكان الاشراف الحقيقي على الشؤون المصرية بيد بريطانيا التي وقفت
من هذه الحرب على الحياد . وخشيت هذه الدولة الأخيرة أن تتعرض مصر والقناة
للعُدوان الإيطالي إن اعتبر هذا الإقليم فعلاً في حالة حرب مع إيطاليا ، وما يجرد هذا

(١) تقرير كرومر عن مصر والسودان سنة ١٩٠٤ ، ص ١٩ .

(٢) هالبرج ، قناة السويس ، ص ٣٠٠ . مقال بويل عن « قناة السويس وجزءات عصبة
الأمم » ، منشور في Revue Générale de Droit International Public ،
المجموعة الثالثة ، باريس ١٩٣٦ ، ص ٥٨ .

من احتمال تجاهل التزامات معاهدة ١٨٨٨ ووقوع أعمال عدائية بمنطقة القناة ، وهو ما يضطر بريطانيا ، محافظة على مصالحها ، أن تتخلى عن موقف الحياد لترد هذا العدوان . لهذا رأت أن تقف مصر أيضاً على الحياد وأن تطبق أحكام معاهدة ١٨٨٨ وتعامل تركيا كما لو كانت دولة أجنبية لسيادة لها على القناة وسائر الأراضي المصرية .

وتطبيقاً لهذا الموقف الذي أملتته السياسة البريطانية تقرر تطبيق التعليمات التي صدرت في فبراير ١٩٠٤ ، بمناسبة الحرب الروسية اليابانية . وتمتعت سفن الدولتين المتحاربتين بحرية المرور بالقناة على قدم المساواة ، ولقيت معاملة واحدة . وعلى هذا الأساس ، وتطبيقاً للمادتين الرابعة والسابعة من معاهدة ١٨٨٨ وتعليمات فبراير ١٩٠٤ ، منعت السفن الحربية التركية والإيطالية من التزود بالفحم بموانئ القناة فيما زاد عن الحد الضروري (١) .

وحدث في بداية الحرب أن جردت السلطات المصرية بيورسعيد خمس سفن حربية تركية من أسلحتها ووضع الحراس على ظهرها بعد أن تجاوزت مرابطتها في هذا الميناء ٢٤ ساعة دون سبب من الأسباب التي تبرر هذا التجاوز (٢) . ويروى تاريخ هذه الحرب أن سفينة تركية وصلت لبورسعيد وهي تحمل ٤٠٠ جندي تركي وطلبت الموافقة على إنزالهم بالقنطرة لإرسالهم لسوريا ، ووافقت الحكومة المصرية على هذا بشرط أن يجردوا من السلاح أولاً ، وتنفيذاً لهذا الشرط نزل هؤلاء الجنود دون أسلحتهم بإشراف قوة من البوليس المصري (٣) .

(١) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢١ .

(٢) فوشى ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣-٧ . مقال هوسكينز Huskins عن The Suez Canal as an international waterway منشور في The American Journal of International Law ، أغسطس ١٩١٣ ، ص ٣٧٧ .

(٣) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢١ .

وهذا الحادث الهردى يناقض الموقف الذى اتخذته الحكومة المصرية فى هذه الحرب ، ويخالف حكم المادة الخامسة من معاهدة ١٨٨٨ التى تحرم على الدول المحاربة انزال القوات داخل القناة . وحتى لو قلنا ان الحكومة المصرية راعت بصددها هذه الحالة أن تركيا تملك ، بمقتضى المادتين التاسعة والعاشر من المعاهدة المذكورة ، باعتبارها صاحبة السيادة على القناة وباقي الأراضى المصرية ، بعض الحقوق الاستثنائية التى تخولها التجاوز عن حكم المادة الخامسة ، فان الحالة محل البحث لا تدخل ضمن الحالات التى تميز لهذه الدولة التمتع بهذه الحقوق لأنها لاتتعلق بتنفيذ المعاهدة أو الدفاع عن مصر أو الدفاع عن الممتلكات العثمانية شرق البحر الأحمر ، خصوصا وأن مسرح القتال الفعلى كان فى مناطق ليبيا خارج حدود مصر الغربية ، اللهم إلا إذا قلنا إن وقوع الاعتداء على أى جزء من ممتلكات تركيا فيه تعريض غيره من الأجزاء للخطر ، ولو بصفة غير مباشرة ، ومهما بعدت الشقة بينهما ، وهذا تعليل يصعب قبوله ولا يساير قصد واضع المعاهدة .

المبحث الثالث

الحرب الكبرى

(١٩١٤ — ١٩١٨)

اندلعت شرارة النار فى ٢٨ يولية ١٩١٤ من وسط أوروبا بإعلان النمسا الحرب على صربيا ، وسرعان ما لاقت هشيا صالحا نتيجة الخلاقات الجسيمة والحزازات العديدة التى كانت قائمة وقتذاك بين دول العالم ، خصوصا الدول الأوربية ، فأعلنت الحرب من ألمانيا على روسيا فى أول أغسطس ١٩١٤ وعلى فرنسا فى ٣ منه ، وامتدت بسرعة حتى شملت انجلترا فى الرابع من الشهر المذكور وعدد كبير من الدول الأخرى فى أوقات متتالية . ودخلتها تركيا فى ٥ نوفمبر التالى . وتكتلت الدول المتحاربة كتلتين ، كتلة دول الوسط أى ألمانيا ومن انحاز إلى جانبها ،

ومنها تركيا ، وكتلة الحلفاء وهي المجموعة التي ضمت بريطانيا وفرنسا وروسيا والدول التي انضمت إليها .

وان اتساع نطاق الحرب ، ووجود حالة توتر انتهت بعد شهور بقيام العداء السافر بين تركيا ، صاحبة السيادة القانونية المجردة عن الأثر العملي على مصر والقناة ، و بريطانيا ، صاحبة النفوذ الفعلي بمصر نتيجة احتلال قواتها للأراضي المصرية ومنها منطقة القناة التي كانت خاضعة لمعاهدة ١٨٨٨ ، هذه الاعتبارات العامة مجتمعة ، مضافا إليها بعض الاعتبارات الخاصة بوجود خديو مصر باستانبول من بداية الحرب وأنحيازه للعثمانيين ، تنبئ مقدما عن حالة شاذة معقدة وسابقة هامة جديدة بالنسبة لمصر بصفة عامة وقناة السويس بصفة خاصة .

ولتوضيح أثر هذه الحرب على القناة لا بد لنا من أن نتبع وندرس الأحداث التي مرت على هذا الطريق وكان لها مساس به في سنى العداء فتبحث الاجراءات التي رتبها الحكومة المصرية من البداية ، ثم مركز السفن المعادية وما لاقته بمنطقة القناة وأحكام محكمة الغنائم بصددتها ، وقيام حالة الحرب بعد عدة أشهر بين تركيا و بريطانيا وإعلان الأخيرة حمايتها على مصر وخلع الخديو ، والعمليات الحربية بمنطقة القناة وهجوم الأتراك عليها ، ونشير بجانب هذا كله إلى موقف شركة القناة ، ثم نخرج في النهاية بنتائج ودروس استخلصت من كل هذه الأحداث .

المطلب الأول - تدابير الحكومة المصرية

لما قامت الحرب بين النمسا و صربيا وكذلك بين ألمانيا وروسيا ، ولم تكن بريطانيا أو تركيا قد اشتركت فيها بعد ، قررت الحكومة المصرية اتخاذ موقف الحياد التام ومعاملة سفن المحارين وفق ما تقتضيه معاهدة ١٨٨٨ ، فأصدر مجلس وزرائها في ٣ أغسطس ١٩١٤ بعض التعليمات التي تتبع مع سفن المحارين بالقناة وموانئها ، تطبيقا للمعاهدة المذكورة . وهي نفس التعليمات التي صدرت في فبراير ١٩٠٤ ، بمناسبة الحرب الروسية اليابانية . (١)

(١) مرجع هذه التعليمات أن يصرح للسفن الحربية المحاربة بكمية الفحم الضرورية ، =

ولكن بعد صدور هذا القرار بيوم واحد دخلت بريطانيا الحرب ، وظهر أثر وجود قواتها بمصر فيما تتخذه الحكومة المصرية من قرارات روعى فيها الانحياز لجانب هذه الدولة والعمل على سلامة قواتها والحفاظة على مصالحها والاحتياط لما عساه يقع ضد الأراضي المصرية والقناة ، إذ أصدر مجلس الوزراء (١) في ٥ أغسطس قرارا بشأن الدفاع عن القطر المصري ، تنظم بعض مواد حركة السفن وتصرفاتها وشحناتها في الموانئ المصرية ، خصوصا ما تعلق منها بالسفن المعادية وما قد تحمله من مهربات . وقالت المادة الثالثة عشرة من هذا القرار :

« القوات البحرية والحرية التابعة لصاحب الجلالة البريطانية يجوز لها أن تباشر جميع حقوق الحرب في الموانئ المصرية أو في أرض القطر المصري . وكل ما يجري الاستحواذ عليه في الموانئ المصرية وفي أرض القطر المصري من سفن حرية أو مراكب تجارية أو بضائع يجوز إحالة النظر فيه على إحدى محاكم القنائم البريطانية . »

وقررت المادة العشرون منه :

« تسرى أحكام هذا القرار فيما يتعلق بالموانئ الواقعة في مدخل قناة السويس مع التعديلات الآتية :

١ - السفن التجارية التي مرت أو تريد المرور في القناة مهما كانت جنسيتها

... ويتم مرورها في أقصر وقت باستثناء حالة الضرورة أو أمر سلطات القناة ، ولا تمكث في بورسعيد والسويس أكثر من ٢٤ ساعة ، عدا حالة الضرورة أو إذا كانت السفينة لم تزود بالوقود ، وعليها في هذه الأحوال الأخيرة أن تبحر في أقرب وقت ، ويجب مرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين ، ولا تشحن أو تفرغ بالقناة وموانئها قوات أو عتاد حربي أو مواد أخرى ، إلا في حالة المانع العرضي بالقناة فانه يجوز ائزال قوات على دفع لا تتجاوز الخدمة منها ألف جندي ، ويشمل تعبير « سفينة حرية » كل سفينة مساحية وكل سفينة غير مساحية تستخدمها دولة محاربة لخدمة السفن التي تقوم بالأعمال المدائية ، ولا يشمل السفن الخاصة بالخدمة الطبية (الملف 68/2/1398 ، Canal de Suez ، بمجلس الدولة ، قسم الرأي لموزارة الخارجية) .

(١) كان يسمى مجلس النظار .

وشحنها يكون لها تمام الحرية في أن ترسو في الموانئ المذكورة وفي أن تتركها ،
أو في المرور من القناة دون أن تكون عرضة للاستحواذ والحجز ، على شرط أن
يحصل المرور في القناة والسفر من الميناء الذي في أحد مدخليها بحالة طبيعية
و بدون تأخير لا مسوغ له .

ب — يجوز لهذه السفن أن تأخذ من اللوازم بما فيها الفحم ما يكون
معقولا أنها تحتاج إليه لأجل السفر الذي قامت من أجله .

ج — البضائع التي مرت من القناة مهما كان نوعها يجوز نقلها من سفينة
إلى أخرى في ميناء القيام .

د — يكون تفسير المادة ١٣ من هذا القرار طبقاً لاتفاقية قناة السويس
المبرمة في سنة ١٨٨٨ . « (١)

هذه هي المواد التي تمس مركز قناة السويس من القرارات التي واجهت بها
الحكومة المصرية قيام الحرب . وقد اتفق موقفها الأول مع موقف تركيا ،
صاحبة السيادة على مصر من ناحية ، وموقف بريطانيا التي تشرف فعليا عليها
بتمتضي احتلالها لأراضيها ، من الناحية الأخرى . وبناء على هذا صرحت في
قرارها ، في ٣ أغسطس ، بتطبيق معاهدة ١٨٨٨ ، وكانت بنوده متفقة معها .
وكان الأفضل الاكتفاء بالإشارة لتطبيق المعاهدة دون أن يردف هذا ببندود تورد
حكم بعض نصوصها وتغفل بعضها الآخر ، إذ في هذا التخصيص ما قد يثير الشك
حول قصد السلطات المختصة بصدد تنفيذ النصوص التي أغفلت ، تنفيذا حقيقيا .
وأما بعد دخول بريطانيا الحرب فقد تأثرت الحكومة المصرية بهذه الحالة
الجديدة تبعاً لخضوعها للنفوذ البريطاني ، وأصبح الهدف الأول مراعاة مصالح
هذه الدولة وضمان فوزها في الحرب ، ولم تعد معاهدة ١٨٨٨ في المقدمة ، بل أصبحت

(١) جريدة الاهرام في ٧ و ٥ أغسطس ١٩١٤ . الوثائق المصرية ، السنة الرابعة والثمانون
الخميس ١٤ رمضان ١٣٣٢ — ٦ أغسطس ١٩١٤ . مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ،
أكتوبر ١٩٣٥ ، ص ١٧ .

أحكامها تدور في فلك هذا الهدف ، ينفذ من نصوصها ما يتفق معه ويتعطل منها ما يناقضه أو يعوقه . وقد ظهر أثر هذا كله جليا في القرار الثاني الذي أصدره مجلس الوزراء المصري في ٥ أغسطس ، وتتاثر قناة السويس منه بالمادتين ١٣ و ٢٠ ، إذ فوضت المادة ١٣ للقوات البريطانية مباشرة كافة حقوق الحرب في أراضي مصر وموانئها واعطاء محاكم القنائم البريطانية حق الفصل في كل ما يستولى عليه من سفن وغيرها في هذه الأراضي والموانئ ، وجاءت المادة العشرون تقرر سريان هذا القرار ، بما فيه المادة ١٣ ، على موانئ مدخلى قناة السويس ، وهذا في نفس الوقت تأكيد لحكم المادة ١٣ التي تقرر سريان حكمها على جميع الموانئ المصرية ، التي منها موانئ القناة ، دون أن تشير لأى استثناء .

وهنا يلوح للباحث وجه المخالفة بين هذا القرار وأحكام معاهدة ١٨٨٨ . وأقل ما تكون هذه المخالفة أن القوات البريطانية لا تخرج عن كونها ، بالنسبة لمصر ، قوات أجنبية ، وقد حرصت المعاهدة على ألا يكون لقوات دولة أجنبية بمفردها حق التدخل في شئون القناة وموانئها حتى لا تنسلط بهذا على مصائر ها ، وتعطل مبدأ المساواة الذي راعت المعاهدة احترامه باعتباره أحد المبادئ التي نهضت عليها . وقد يقال إن هذه المخالفة لا تنهض أمام تحفظ المادة العشرين في بندها الرابع بالقول إن القرار يجري تفسيره طبقا لمعاهدة القناة أى لا يترتب عليه تواجد القوات البريطانية بمنطقة القناة ما دامت المعاهدة لا تجيز ذلك ، وبالتالي لا يترتب عليه تدخلها في شئونها ومباشرة الحقوق الحربية بها ، وهدم مبدأ المساواة بين الدول فيما يخصها . ولو كان هذا القول صوابا لما كان هناك بالبداية معنى لأن تمد المادة العشرون حكم المادة ١٣ على موانئ مدخلى القناة ، بجانب قول المادة الأخيرة إنها تسرى على جميع الموانئ المصرية ، هذا فضلا عن أن كل أحكام المادة ١٣ لا تنفق مع أحكام معاهدة القناة ، فلم يكن هناك أى وجه لأن تقول

المادة العشرون بمد حكم المادة ١٣ على موافى القناة لو كان المقصود هنا احترام هذه المعاهدة .

وكل ما للتحفظ الرابع في المادة العشرين من أثر أنه يعتبر مجرد إشارة لاحترام معاهدة ١٨٨٨ فيما لا يتعارض مع التدابير والأغراض الحرية لبريطانيا وحلفائها . والأحداث نفسها تؤيد هذا .

ومن ناحية أخرى جاءت البنود الثلاثة الأولى من المادة العشرين تفصح عن أن واضع قرار ٥ أغسطس والذين أوعزوا به قصدوا التحل مما يعوق أغراضهم من أحكام المعاهدة ، إذ نصت هذه البنود على حرية مرور السفن التجارية وتنظيم هذا المرور دون الإشارة بأى شكل للسفن الحرية .

المطلب الثانى - مركز السفن المعادية بمنطقة القناة

ما أن قامت حالة الحرب بين بريطانيا من جهة وألمانيا والنمسا من جهة أخرى حتى بدأت الاعتبارات الحرية تلعب دورها ، بجانب التدابير والشروط العادية ، تجاه السفن التابعة للدول المعادية لبريطانيا عند وجودها بمنطقة السويس . وأثيرت عدة مسائل في هذا الخصوص سنتينها من استعراض الحالات الآتية :
في أول الحرب قدمت لبورسعيد من البحر الأبيض بعض السفن المعادية ، فحجزتها السلطات المصرية ونزعت أجهزة اللاسلكى التى بها للاعتقاد بأنها أساءت استعمالها فى هذا الميناء بإخطارها السفن المحاربة المعادية بتحركات السفن الانجائزية ، وهو مسلك رآته الحكومة البريطانية يتساوى والأعمال العدائية التى حرمت المادة الرابعة من معاهدة ١٨٨٨ ارتكابها بمياه القناة ، ورأت أن الحكومة المصرية على حق فيما اتخذته من تدابير لأن هذا واجب مفروض عليها بمقتضى المادة التاسعة من هذه المعاهدة . (١)

(١) باهون ، حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٢ . جورج دويان George Douin ،
L'Attaque du Canal de Suez (3 Fev. 1915) ، ص ١٥ . شرابان =

ومن بداية أغسطس ١٩١٤ كانت ترابط بيور سعيد سفينة شحن ألمانية ، وفي ١٧ منه طلبت الإذن بعبور القناة وأدت الرسوم وتأهبت للسفر وإذا بها يقبض عليها ويقادربانها للبر لا اعتقاد السلطات البريطانية والفرنسية أنها تنوى ارتكاب عمل ما داخل القناة يؤدي لهدا . (١)

وحضرت لموانى القناة ، بيور سعيد والسويس ، سفن تجارية ألمانية ونمساوية كثيرة ، وبعضها كانت قد فاجأتها الحرب وهي في هذه الموانى ، وبعضها دخلتها بعد قيام الحرب ولكن دون أن تعلم بها ، وأخرى هربت إليها من عرض البحر خوفاً من القبض عليها . وبمقتضى قرارات الحكومة المصرية فى ٣ و ٥ أغسطس أعطيت بعض هذه السفن حق المرور بالقناة ، وبعضها منعت منه خشية أن تحاول سدها ولكن ترك لها مطلق الحرية فى أن تسافر لعرض البحر مع التسهيلات اللازمة ، ولكنها كلها خافت أن تقبض عليها أساطيل الحلفاء بعد خروجها من منطقة القناة ، فنضلت المراقبة بموانئها حتى تنتهى الحرب ، وفوت المدد التى حددت لنفاذ التصريح لها بالمرور أو الانحار . واستندت بعضها إلى حجج ضعيفة ، كنقص العملة ، لتبرير عدم إمكان السفر . ولما وضحت نيتها ، بعد مرابطتها أكثر من شهرين ، رأت السلطات المختصة ، المصرية والبريطانية ، ضرورة اتخاذ الاجراءات التى تقوت على هذه السفن غرضها ، فرتبت أمر إخراجها ، رغما عنها ، من منطقة القناة ، وبمجرد خروجها من هذه المنطقة قبضت عليها السفن الحربية البريطانية ، التى كانت واقفة لها بالمرصاد ، واقتادتها للاسكندرية تمهيداً لتقديمها لمحكمة الغنائم البريطانية بها . (٢)

= مركز قناة السويس قبل وبعد الحرب الكبرى ، ص ١١٢ . كرايتيس The Spoilation of Suez ص ٢٤٠ (حالى القينتين التجاريتين الألمانيتين ديرفلنجر Derflinger واغراو Lutzow) .

(١) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٣ .

(٢) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٨ . هالبرج ، قناة =

ولما تمددت حالات السفن المعادية ، على هذه الأوجه المختلفة ، رأت الحكومة البريطانية أن تدير ما اتخذ ضدها من اجراءات وتمهد للحكم عليها ، فأصدرت في ١٢٣ أكتوبر ١٩١٤ مذكرة سلتها لممثلي الدول البحرية الأجنبية بلندن ، لتبلغها لحكوماتهم ، تقرر فيها :

« منذ نشوب الحرب بقيت بقناة السويس بعض سفن تابعة للأعداء . وقد حجزت الحكومة المصرية بعض هذه السفن بسبب أعمال عدائية ارتكبت بالقناة ، وحجزت بعضها لأنه كان هناك ما يبرر الخوف من أنها ترمى لأعمال عدائية ، ووحدات منها تركت لها الحرية الكاملة ولكنها رفضت مغادرة القناة رغم منحها حرية المرور ، وبهذا تبين أنها تقصد استخدام موانئ القناة ملجأً تخمى به ، وهو غرض لا تشمله معاهدة قناة السويس . وإن حكومة صاحب الجلالة لا تقر التمتع بحق حرية دخول واستخدام القناة وموانئ مداخلها لمدة غير محددة هروباً من القبض ، إذ أن السماح بمثل هذه الوسيلة يؤدي لنتيجة واضحة حتمية هي اضطراب أو حتى منع السفن الأخرى من أن تتمكن من استخدام القناة وموانئها . وعلى هذا كانت الحكومة المصرية على حق تام في الخطوات التي اتخذتها لطردها كل السفن المعادية التي بقيت بموانئ القناة مدة طويلة تفصح عن أنها لا تريد السفر بالشكل المعتاد ، واستخدمت القناة وموانئها بشكل لا يلائم استخدام السفن الأخرى لها بالصفة المعتادة » . (١)

٢- : السويس ، ص ٣٣٢ . مقال هوسكتر عن قناة السويس كطريق مائي دولي ، في The American Journal of International Law أغسطس ١٩٤٣ ص ٣٧٨ . جيمس ولغورد جارنر James W. Garner ، International Law and the World War ص ١٥٩ . شراباتي ، عن مركز قناة السويس ، ص ١١٢ . دويان ، الهجوم على قناة السويس في ٣ فبراير ١٩١٥ ، ص ٢٣ . هوبرت هل Hubert Hull ، Digest of Cases Decided in British Prize Courts (August 1914 - November 1927) ص ٦٢ .

(١) هالبرج ، قناة السويس ، ص ٣٢٩ . شراباتي ، عن مركز قناة السويس ، ص ١١٤ . دويان ، عن الهجوم على قناة السويس ، ص ٢٤ .

ولما عرضت الحالات السابقة على محكمة القنائم البريطانية بالاسكندرية ، في يناير وفبراير ومارس ١٩١٥ ، أدانت هذه السفن المعادية وأثارت في أحكامها بعض مسائل تتعلق بالقناة وموانئها وتفسير بعض أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، واحتدت في قضائها بمذكرة الحكومة البريطانية في ٢٣ أكتوبر ، قررت أن المعاهدة المذكورة لا تقصد إعطاء السفن ملجأ غير محدد داخل القناة أو موانئها ، بل تقصد فقط أن تضمن لها حرية المرور على الدوام عبر هذا الطريق ، وأضافت أن موانئ القناة التي احتمت فيها السفن المعادية ليست موانئ تركية محايدة ، إذ لم تكن تركيا قد دخلت الحرب وقت القبض على السفن المذكورة ، ولكنها موانئ مصرية أى موانئ معادية ، إذ أصبحت مصر حليفة أو مساعدة في الحرب لبريطانيا ، والسفينة التي لا تقصد المرور بالقناة بل تقصد اتخاذ موانئ مداخلها ملجأ تنفادى به القبض عليها بواسطة أعدائها لا تتمتع بأحكام المعاهدة ، ويسرى عليها في هذه الموانئ ما يسرى عليها لو كانت بالاسكندرية مثلاً (١) .

ورأت المحكمة أن نقص العملة التي تكفل أتمام الرحلة لا يعد ظرفاً قاهراً يبرر للسفينة البقاء بموانئ القناة لأجل غير محدد (٢) .

وأثير ، عند محاكمة بعض السفن المعادية ، أن السلطات التي قامت بالقبض عليها خالفت بعض أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، قررت محكمة القنائم أنها ليست حارسة لهذه المعاهدة وليس من واجبها ولا من اختصاصها أن تقرر جزاءات على مخالفة أحكامها (٣) .

(١) جارنر ، القانون الدولي والحرب الكبرى ، ص ١٥٩ و ١٦٠ - فوشى ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٨ - هالبرج ، قناة السويس ، ص ٣٣٣ (خصوصاً قضية السفينة التجارية الألمانية جوتنفس Guttnfels في ٦ يناير ١٩١٥ ، وقضية السفينة التجارية الألمانية بندوس Pindos في ١٧ فبراير ١٩١٥) .

(٢) جارنر . القانون الدولي والحرب الكبرى ، ص ١٦١ - هالبرج ، قناة السويس ، ص ٣٣٣ (قضية السفينة التجارية انمساوية كونكادورو Concadoro) .

(٣) هالبرج ، قناة السويس ، ص ٣٣٤ . بریدیل کیت = Berridale Keith

والحق أن الحكومة البريطانية في مذكرتها وتصرفاتها ، وكذلك محكمة
القنائم في أحكامها ، اجتهدت كل منهما ، بصدد الحالات السابقة ، في التوفيق
بين أحكام معاهدة ١٨٨٨ ومقتضيات الحرب وما فيه صالح بريطانيا ، وتفسير
ما نصت عليه هذه المعاهدة وما أغفلته بما يتفق وهذه المقتضيات وهذا الصالح ،
خصوصاً فيما يتعلق بمراقبة السفن التجارية لأجل غير مسمى .

وسبق أشرنا إلى أن من العيوب التي تلحق المعاهدة إغفالها تنظيم مراقبة
السفن التجارية . ولهذا نتساهل ونقول إن الحكومة المصرية كانت على حق في
إبعاد السفن التجارية الألمانية والمساوية التي رابطة بموانئ القناة ، على أساس
أن تنفيذ المعاهدة موكول لها ، وتلك تبعاً لهذا أن تدبر حل المسائل التي تتصل
بالقناة وتكون المعاهدة قد أغفلتها .

وبجانب هذا خولفت المعاهدة صراحة بمنع مرور بعض السفن العادية من
القناة واقتصار الأمر على إعطائها حرية السفر لعرض البحر . ولا يكفي لتبرير
هذا التصرف القول بوجود شبهات تدل على احتمال قيام هذه السفن بسد القناة ،
وكان يكفي لتلافي هذا اتخاذ احتياطات أخرى ، غير منع المرور ، كأن تكون
هذه السفن أثناء عبورها تحت إشراف ضباط أو جنود من المصريين بعد اختبار
حوادثها بدقة للتأكد من خلوها مما يبرر هذه الشبهات كالمفجرات مثلاً .

ونلاحظ أن محكمة القنائم قد جنحت إلى تخرج صفتين لموانئ مدخلى القناة ،
صفة باعتبارها موانئ تخص المرور بهذا الطريق ، وهنا تطبق أحكام المعاهدة على
السفن التي تقصدها المرور ، وصفة باعتبارها موانئ عادية لا تفرق عن الموانئ
المصرية الأخرى كلاسكندرية بالنسبة للسفن التي تلجأ إليها دون أن تنوى عبور
القناة ، وهنا لا يكون لأحكام المعاهدة أثر .

ووجهة النظر هذه يصعب قبولها لأنها تعرض أحكام المعاهدة والحصانة التي قررتها لهذه الموانئ لمخالفات عديدة ، وتسهل التحايل على هذه الأحكام . هذا فضلا عن أن أعمال واضعي هذه المعاهدة لاتساعد على القول بهذا التمييز .

ومن ناحية أخرى يؤخذ على محكمة القناثم أنها سلت بالأمر الواقع بالنسبة لموانئ القناة دون نظر للناحية القانونية إذ اعتبرت بورسعيد والسويس موانئ محاربة على أساس أن مصر أصبحت حليفة أو مساعدة لبريطانيا في الحرب ، ونفت عنها صفة كونها موانئ تركية ، أى محايدة في بداية الحرب . وهذا قول لا يستقيم إذا علمنا أن مصر وقت القبض على السفن المذكورة ، في الشهور الأولى من الحرب ، كانت لاتزال من الناحية القانونية في نظر الجميع جزءاً من الدولة العثمانية التي لم تكن قد دخلت الحرب بعد ، ولم يكن لبريطانيا بالأراضي المصرية غير سلطان واقعي لاسند له من القانون ، أساسه احتلال قواتها لهذا الإقليم وكذلك القرارات التي أوعزت للسلطات المصرية بإصدارها في بداية الحرب .

هذا كله بجانب تأثير محكمة القناثم في قضائها الحد كبير بوجهات نظر الحكومة البريطانية حتى وصل مصير السفن التي عرضت حالاتها عليها إلى ما فيه إرضاء أهداف هذه الحكومة ، بحجزها أو مصادرتها . ومن ناحية أخرى نفتت يدها من بحث مادفع به أمامها من أن بعض الإجراءات التي اتبعت كانت مخالفة لأحكام معاهدة ١٨٨٨ .

ويتعذر القول بصواب هذه الاتجاهات ، خصوصاً لصدورها من محكمة مفروض فيها قبل كل شيء مراعاة العدالة ونصوص المعاهدات وأحكام قانون الحرب كما ينظمها القانون الدولي العام . وربما كان للحاكم القناثم ، على العموم ، بعض العذر إذا هي أغفلت لحد ما هذه الاعتبارات الأخيرة في وقت الحروب ، أى في وقت تسعى فيه كل دولة للنصر ، ويكون هذا الهدف أعلى عندها من كل اعتبار ، وتكون الكلمة الأولى للقوة . وتحيط بهذه المحاكم عادة ظروف شاذة

تؤثر على نفوذها وسيادة العدالة في جنباتها ، حتى تضطر إلى أن تحيد أحيانا عن طريق العدالة وهو الطريق الطبيعي للقضاء بصفة عامة .

المطلب الثالث -- دخول تركيا الحرب وإعلان الحماية البريطانية على مصر

وضح من بداية الحرب انحياز تركيا لدول الوسط ، وعقدت محالفة مع ألمانيا ، وانتهى الأمر بدخولها الحرب إلى جانبها في ٥ نوفمبر ١٩١٤ ضد بريطانيا وحلفائها . وهنا زاد تعقيد مركز مصر من الناحية القانونية عما كان عليه منذ بداية الحرب وأصبحت الهوة محيقة بين مركزها القانوني ومركزها الفعلي لأنها وهي جزء من الدولة التركية يقتضى هذا تبعيتها لتركيا في الحرب والسلام ، ولكنها أصبحت من ناحية الواقع في جانب الحلفاء ضد الدولة صاحبة السيادة عليها . ولما كانت منطقة قناة السويس تعد جزءا من مصر فهي تنطوي معها في مصير واحد ، مع خضوعها بجانب هذا لمعاهدة ١٨٨٨ .

وقد رأت بريطانيا أن تنهى هذه الحالة ، وتقطع صلة مصر بتركيا ، رغبة في أن يتفق مركزها القانوني مع مركزها الفعلي ، فأعلنت عليها الحماية البريطانية في ١٨ ديسمبر ١٩١٤ . وقرر التصريح الرسمي الذي أصدره وزير خارجيتها في هذا التاريخ أن سيادة تركيا على مصر قد انتهت ، وأن الحكومة البريطانية ستتخذ كل التدابير الضرورية للدفاع عن مصر وحماية سكانها ومصالحها . (١)

وترتب على هذا فعلا أن أصبحت مصر وموانئها إقليميا محاربا في جانب الحلفاء ضد تركيا وحلفائها . وتولت بريطانيا ، مع السلطات المصرية ، الاشراف على منطقة القناة وباشرت الحقوق التي احتفظت بها معاهدة ١٨٨٨ لمصر وتركيا

١ . (١) شراياتي، عن مركز قناة السويس، ص ١٠٧ .

وفي ١٩ مايو أكلت بريطانيا ذلك بخلع الخديو عباس حلمي الذي كان موجودا من بداية الحرب في تركيا وظهرت ميوله في جانبها ضد إنجلترا ، وعين بدله الأمير حسين كامل بلقب «سلطان» مصر .

وزاوت أساطيلها وقواتها نشاطها داخل هذه المنطقة . (١)

المطلب الرابع الترتيبات والعمليات الحربية بمنطقة القناة

أولا — الأحداث الواقعية :

من بداية الحرب كانت مصر ومنطقة القناة محط أنظار العسكريين المتعادين . وقد رتب الأتراك والألمان الخطط اللازمة للهجوم والاستيلاء على مصر وطرده الانجليز منها وانتزاع الاشراف عليها وعلى القناة من أيدي الحلفاء وإعادة هذه المناطق لسيادة ونفوذ تركيا .

واحتاطت بريطانيا لمثل هذه الأغراض وقابلتها بتدابير دفاعية تمحول دون تحققها . وقررت أن تكون القناة خط الدفاع الرئيسى ، فحشدت بمنطقها قوات محاربة ، وأقامت تحصينات مؤقتة ، ووضعت على شواطئها بطاريات مدفعية ، وحفرت بجانبها خنادق ليربض فيها الجنود ، ورتبت بداخلها دوريات من السفن كاسحات الطوربيد ، واحتلت سفن حربية انجليزية وفرنسية بعض المواقع فى بحيرة التمساح والبحيرات المرة ، ورتبت رقابة شديدة على مجرى القناة ومداخلها ، خصوصا فى الليل وفى أجزائها التى تتصل بسهولة بالصحراء ، ووضعت اشتراطات خاصة بالنسبة للقوارب والأشياء العائمة التى توجد داخل القناة ، وغير هذا من التدابير التى رتبها السلطات البريطانية ، خصوصا على الشاطئ الغربى .

وننفذا للخطط التركية الألمانية تقدمت القوات التركية ومعها ضباط ألمان تجاه مصر من صحارى سيناء وسوريا ووقع الهجوم فعلا وحاولت القوات المهاجمة عبور القناة فى ليل ٣/٢ فبراير ١٩١٥ ، واشتبكت معها القوات البريطانية والسفن

(١) مقال هوسكيز عن Italy and Ethiopia, The Suez Canal in Time

Foreign Affairs مجلة of War ، أكتوبر ١٩٣٥ ، جزء ١٤ رقم ٣ ، ص ٩٨
(المقال من ص ٩٣ الى ١٠١) . للفت 68/2/1398 ، Canal de Suez ، بمجلس
الدولة (قسم الرأى لوزارة الخارجية) .

الحرية الانجليزية والفرنسية مع ما قدمته السلطات المصرية من قوات وعمال من المصريين . وتوقفت حركة المرور بالقناة فعلا في الوقت الذي وقع فيه القتال . ونجح المهاجمون في البداية بأن وصلت بعض قواتهم للبر الغربي عبر القناة . ولكن الأمر انتهى بنجاح الحلفاء في رد الهجوم وانسحب الأتراك والألمان من منطقة القناة وجوارها . (١)

وسارت الأمور بعد ذلك ، باقى فترة الحرب ، على نمط واحد : الحلفاء من ناحية عملوا على ابقاء نفوذهم على القناة وحفظها سليمة لمرور سفنهم وإبعاد الأعداء عنها ، فرتبوا رقابة مستمرة على مجراها مع الاستعدادات العسكرية المناسبة ، وظلت أساطيلهم تحرس مداخلها وتشرف بقوة على منطقتها من ناحيتى البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر ، ولهذا لم تتمكن سفن الأعداء من الاقتراب من مداخلها خشية اصطدامها بأساطيل أقوى منها ، ووضع الحلفاء نظاما لمرور السفن بها فنعوه ليلا ، وحتموا على كل سفينة أن تحصل على تصريح من السلطات العسكرية قبل الاذن لها بالعبور . ولما انتهت الحرب أزالوا التحصينات التى كانوا أقاموها بمنطقة القناة . (٢)

(١) بلاغ رسمى (مجريدة الأهرام فى ٤ فبراير ١٩١٥) . يمكن ، قناة السويس والتنظيم الدولى للقنوات العامة ، ص ١٣٢ . دويان ، الهجوم على قناة السويس ، ص ١٧ وما بعدها و ٣٠ وما بعدها . باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٣ . هيو شونفيلد ، عن « قناة السويس » (تعريب أحمد خاكي) ، ص ٦٥ . مقال بويل عن قناة السويس وجزاءات عصبة الأمم ، منشور فى *Revue Générale de Droit International Public* ، باريس ١٩٣٦ المجموعة الثالثة ، ص ٥٩ . جيبال *Peut on fermer le Canal de Suez ?* ، ص ٤٨ وما بعدها .

(٢) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٤ . ملف بحفوظات دار الهلال بعنوان « *Egypte : Economie, Communications, Canal de Suez* » . الجود *Egypt and The Army* ، Elgood ، ص ١٥٠ . جيبال ، عن امكان قفل قناة السويس ، ص ٥٠ .

والأتراك وحلفائهم ، من ناحية أخرى ، تذرعوا بكل الوسائل التي في إمكانهم .
تخليص القناة من نفوذ الحلفاء أو على الأقل تعطيل انتفاعهم بها ، فأغارت طائراتهم
على مداخلها بأن هاجمت السويس في ٢١ يولية ١٩١٥ وبورسعيد في أول سبتمبر
التالى ، وتوصلت إلى بث الأغام بمجرعها في حالات كثيرة . وقشلت هذه الأغام
في سد القناة أو هدمها ، إلا أنها مع ذلك سببت ازعاجاً حقيقياً لحركة الملاحة بها
حتى اقتضى الأمر قيام الحلفاء بتنظيم مرور السفن وترتيب التدابير الدفاعية على
شواطئها كما ذكرنا ، ونشطت الغواصات الألمانية في تصيد سفن الحلفاء في البحر
الأبيض المتوسط حتى تشل حركة القناة . ولكن يلاحظ أن هذه الغواصات
اتخذت ميدان عملها هذا خارج منطقة القناة . (١)

ثانياً — الحكم على هذه الأحداث :

رأينا العمليات الأساسية كما يرويها التاريخ بصدد الهجوم على قناة السويس
والأراضي المصرية والدفاع عنهما في فبراير ١٩١٥ ، وكذلك التدابير والتصرفات
التي صدرت عن الحلفاء وأعدائهم باقى مدة الحرب . ويلزمنا ، بعد هذا الاستعراض ،
البحث عن حكم القانون في هذه الأحداث ، وعمّا إذا كانت تصرفات الانجليز
وحلفائهم ، من جانب ، والأتراك وحلفائهم ، من الجانب الآخر ، تتفق مع المركز
القانونى للقناة أو بمعنى أوضح مع معاهدة ١٨٨٨ ، ومدى مخالفة أو موافقة هذه
التصرفات لهذه المعاهدة ، وعمّا إذا كانت هناك استثناءات أو أعذار قانونية
من نصوص المعاهدة أو روحها تسمح لأى طرف بأن يتجاوز بعض أحكامها .
هناك من يقول بأن وجود القوات والسفن الانجليزية والفرنسية مع القوات
المصرية داخل منطقة القناة لا يتجافى مع روح ونص معاهدة ١٨٨٨ ، مستندا الى

(١) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٧ و ٣٣٨ . الجود
Egypt and The Army ، ص ١٥٢ وما بعدها . هالبرج ، قناة السويس ، ص ٣٤٦
وما بعدها .

تشعب الظروف التاريخية والمادية والمعنوية لصراع سنة ١٩١٤ ، والاتجاه لفكرة التعاون الدولي ، والنظام الجديد الذي وضعت فيه مصر بين العائلة الدولية ، والدور الذي تقوم به بريطانيا وفرنسا في ذلك الوقت كنواب عن مجموعة الدول وتطوعها لرعاية مصالح جميع الشعوب ، وأنه لما كانت القوات «الانجليزية الفرنسية المصرية» لم تستخدم إلا كأداة ضرورية لتنفيذ وحماية نظام القناة ، ولم تعترض أبدا مرور المحايدين في هذا الطريق ، ولم تدّع أن لها وحدها حق مباشرة الحقوق الحربية في هذه المنطقة ، كالاغتنام والحصر ، حتى في مواجهة سفن الاعداء ، فضلا عن منح هذه السفن حق العودة لموانئ بلادها أو للمياه المحايدة ، فإن هذا كله معناه أنه لا يوجد اعتداء من جانب هذه القوات وحكوماتها على معاهدة القناة . ثم يقول صاحب هذا الرأي إن هجوم تركيا وحلفائها في فبراير ١٩١٥ يعد ، على العكس ، اعتداء على هذه المعاهدة ، لأنه لو قبل ادعاء تركيا بأن لها الحق في أن تعتبر مصر ، رغم كل الظروف ، ولاية ثائرة وأن لها أن تعيدها بالقوة لسيادة السلطان ، فإنه لاخلاف في وجوب التفرقة بين مسألة مصر ، التي تخضع للسياسة العامة ، ومسألة المرور بالقناة التي وضع لها نظام دولي نهائي وقته الدول المتنازعة الآن ويلزمها جميعا احترامه على وجه المساواة التامة . (١)

ويقول رأي آخر إن تطبيق معاهدة ١٨٨٨ يؤدي لاعتبار القوات الانجليزية والفرنسية التي تجمعت بمنطقة القناة غير مختصة بالعمل في هذه المنطقة لأن هذه المعاهدة تعد نافذة في مواجهة بريطانيا ، كغيرها ، بعد تنازلها عن تحفظها عليها سنة ١٩٠٤ ، ولكن مما يبرر اعتداء الحلفاء في هذه الحرب على نصوصها أن هذه المعاهدة لم تدبر مسألة غزو مصر بواسطة دولة أو أكثر من الدول الموقعة عليها ، أو استخدام سفن الحاربين لمياه القناة ملجأ تحتمي فيه من أعدائها ، ولهذا يجب قبول

(١) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١١٤ و ١١٥ .

تجاهل بريطانيا وفرنسا لنصوصها من ناحية الواقع بعد أن أجبرها على هذا ماظهر من استعداد القوات التركية للهجوم على مصر والقناة. (١).

هذه الآراء وأمثالها تتجه للدفاع عن تصرفات أحد طرفي النزاع ، وتبعد عن محور الموضوع ، وتلمس الأعذار والحجج من ظروف خارجة عن نصوص الصك القانوني التي نظمت الدول به مركز قناة السويس عام ١٨٨٨ ، وتصوغ هذه الأعذار أحيانا في قالب أسانيد تصلح مادة للدعاية الحربية يستخدمها دعاة الحرب والسياسة ولكنها لاتصلح أساساً للبحث القانوني السليم ، وذلك كالقول بأن بريطانيا وفرنسا تصرفتا كنواب عن مجموعة الدول لرعاية مصالح جميع الشعوب ، دون أن نجد بين أيدينا من المعاهدات أو المواثيق ما يثبت وجود مثل هذه النيابة العامة . وما أسهل ما تسبغه الدولة المحاربة على نفسها من الصفات أثناء الحرب لاجتذاب الرأي العام الدولي إلى صفها وتبرير موقفها وحجب ما قد يشوب تصرفاتها الحربية من مآخذ.

والحق أن الحلفاء ، وفي مقدمتهم بريطانيا ، من ناحية ، وتركيا وألمانيا وكتلتهما ، من ناحية أخرى ، قد خالفوا جميعاً أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، التي اشتركوا في وضعها والتوقيع عليها ، والتزموا بها ، أي اعتدوا على المركز القانوني لقناة السويس ، دون أن يكون لأي من الطرفين سند من المعاهدة يبرر تصرفاته بجملتهما من صبغة الاعتداء على النصوص المقررة ، على التفصيل الآتي :

(١) عن تصرفات بريطانيا وحلفائها :

رتبت بريطانيا من بداية الحرب استعدادات عسكرية واسعة داخل منطقة القناة فحشدت بها القوات ورابطت بسفن حربية بريطانية وفرنسية وأقامت الحصون ، وانتهى الأمر إلى استخدام هذا كله في القتال الذي وقع على شواطئ القناة وداخل مجراها في ٢ و ٣ فبراير سنة ١٩١٥ . وهذا مخالف لمعاهدة ١٨٨٨ التي لاتجيز ،

بصفة عامة ، حشد الجيوش وإقامة الحصون على شواطئ القناة وأرتكاب الأعمال العدائية داخل منطقتها .

وحتى في حالة التدابير الاستثنائية التي تتخذ لتنفيذ المعاهدة ، خصوصاً ما يتعلق بالمحافظة على سلامة القناة والدفاع عن مصر ، رسمت نصوص المعاهدة لهذا طريقاً واضحاً هو قيام مصر بهذه المهمة ، فإذا أعوزتها الوسائل اللازمة تلجأ لتركيا ، وهذه تتفق ، عند اللزوم ، مع باقى الدول الموقعة على تصريح لندن سنة ١٨٨٥ ، لاتخاذ التدابير الضرورية . واشترط على وجه الخصوص أن تستخدم مصر وتركيا قواتهما الخاصة عند اتخاذ هذه التدابير الاستثنائية . وإذا لزم تدخل الدول الأخرى كان هذا التدخل بمقتضى ترتيب تشترك فيه جميع الدول الموقعة على تصريح لندن المذكور ، ومنها تركيا وألمانيا . والقوات التي حشدت بمنطقة القناة لا يمكن اعتبارها قوات تابعة لمصر أو تركيا أو رتبتهما الدول الموقعة على التصريح مجتمعة .

ربما قيل إن بريطانيا بعد إعلانها الحماية على مصر وقطع صلة هذا الإقليم بتركيا ، صاحبة السيادة عليه ، فضلاً عن احتلالها بالقوات البريطانية ، قد اكتسبت مركزاً قانونياً يخولها مباشرة الحقوق التي تملكها مصر أوفى الأقل حلت من مصر محل تركيا فصار لها مباشرة حقوق هذه الأخيرة . وهذه حجة غير مقبولة لأن المركز القانونى لمصر والقناة لا يغيره مجرد صدور تصريحات من جانب بريطانيا وحدها . وحتى مع القول بأن تركيا قد تنازلت عند توقيع الصلح عن حقوقها على مصر ، وكان لتنازلها أثر رجعى من ٥ نوفمبر ١٩١٤ ، تاريخ دخولها الحرب ، فإن هذا لا يمنع أن تصرفات بريطانيا في منطقة القناة كانت تعد وقت صدورها اعتداء على حقوق تركيا ، فضلاً عن أنها تعد على الدوام اعتداء على باقى نصوص معاهدة القناة وحقوق مصر ، وهى النصوص والحقوق التي لا تتأثر حتى بتنازل تركيا الذى لا ينصب إلا على حقوقها وحدها . هذا علماً بأن التنازل المذكور تم لمصلحة مصر وفق القواعد العامة ، كما سنرى عند دراسة معاهدة لوزان سنة ١٩٢٣

التي تنازلت تركيا بمقتضاها عن حقوقها على مصر دون أن تعين لمن تنازلت عن هذه الحقوق .

والحق أن هناك حجة قد تكون في جانب الحلفاء ، وهي أن إنجلترا كانت قد نازعت ، عند تحضير معاهدة ١٨٨٨ ، في اشتراط تقييد مصر وتركيا باستخدام قواتهما الخاصة عند اتخاذ تدابير تنفيذ المعاهدة والدفاع عن مصر ، وظلت عند رأيها إلى أن اتفقت حكومتها مع الحكومة الفرنسية على قبول هذا الشرط على أن يكون مفهوما أن أية دولة موقعة تكون في حل من هذا الشرط إذا اعتدت دولة موقعة أخرى على أحكام المعاهدة ، وهو ما عبرت عنه الوثائق بأن المعاهدة تكون في مثل هذه الحالة الأخيرة مجرد « قصاصة من الورق » . (١)

وهذه الحجة قد تفيد مشروعية رد الهجوم الذي وقع فعلا في فبراير ١٩١٥ والذي يحمل في طياته خرق نصوص المعاهدة بما قد لا يمنع بريطانيا من التدخل . ولكن هذه الحجة إن كان لها أثر فإنه لا يتعدى واقعة الهجوم المذكور ورده ولا ينسحب لشهور كثيرة سابقة عليه ، ولا يبرر حشد القوات وغير هذا من التدابير التي قام بها الحلفاء في منطقة القناة تنفيذا لخططهم الحربية العامة .

وقد يقال إن رد الهجوم يقتضى ، بعد التحقق من قرب وقوعه ، اتخاذ تدابير سابقة عليه ، ولكن هذا لا يعني أن تندفع بريطانيا وحلفاؤها من أول يوم دخلت فيه الحرب في اتخاذ منطقة القناة قاعدة لحشد الجيوش والأساطيل تنفيذا لخططهم الحربية والتجاوز عما يعوق هذه الخطط من نصوص معاهدة ١٨٨٨ ، احتياطا ضد احتمال كان لا يزال في عالم الغيب ، خصوصا وأن تركيا لم تدخل الحرب إلا بعد أكثر من ثلاثة أشهر من بدء نشوبها .

وظلت بريطانيا وحلفاؤها على موقفهم المناقض للمعاهدة بعد فشل هجوم

(١) مجموعة وثائق مفاوضات الحكومات بخصوص قط الخلاف على مشروع لجنة ١٨٨٥ ، ص ٧٤ و ٧٥ (خطاب الحكومة البريطانية للحكومة الفرنسية في ١٩ أغسطس ١٨٨٧) .

فبراير ١٩١٥ إلى أن انتهت الحرب سنة ١٩١٨ ، إذ استمرت استعداداتهم الحربية قائمة بمنطقة القناة طول هذه الفترة .

ولما انتهت الحرب أزال الحلفاء التحصينات التي كانوا قد أقاموها بمنطقة القناة حتى لا تكتسب ببقائها صفة التحصينات الدائمة ، وتكون بهذا شاهدا على اعتداء آخر من جانبهم على أحكام المعاهدة التي تحرم إقامة التحصينات بهذه المنطقة .

(ب) عن تصرفات تركيا وألمانيا :

قلنا إنهما أيضا خالفتا بتصرفاتهما أحكام معاهدة ١٨٨٨ . ولكن قبل أن نقاش أوجه المخالفة ننبه إلى حجة قد تعترض سبيل الباحث الذي يتصدى لنقد تصرف تركيا ، وهي أن هذه الدولة لها بمقتضى هذه المعاهدة بعض الحقوق الاستثنائية باعتبارها الدولة صاحبة السيادة على مصر ، وأنها حق التدخل بمنطقة القناة والتدخل من بعض النصوص لضمان تنفيذ المعاهدة والمحافظة على القناة والدفاع عن مصر عندما لا تتمكن هذه الأخيرة من ذلك ، وعند نشوب القتال بمنطقة القناة في فبراير ١٩١٥ كانت تركيا لا زالت تعتبر مصر خاضعة لسيادتها، وأنها لازالت تتمتع بالحقوق التي اكتسبتها في المعاهدة بمقتضى هذه السيادة .

ولكن إذا سلمنا بوجهة النظر هذه ، بل لو تساهلنا أكثر من هذا وتجاوزنا عما تقرره المعاهدة من أن تدخل تركيا في هذه الحالات يكون بناء على طلب مصر ، عندما لا تتمكن من اتخاذ التدابير اللازمة ، وقلنا إن لها أن تتدخل حتى لو لم تستدعها الحكومة المصرية ، بسبب أن سلطة مصر عطلتها بريطانيا ، فإن هذا كله لا يسمح بالقول بأن تصرفات تركيا كانت في نطاق حقوقها المذكورة ، التي أعطيت لها بقصد ضمان تنفيذ المعاهدة وسلامة القناة والدفاع عن مصر ، فضلا عن الشروط الجوهرية التي قيدت بها هذه السلطة والتي أهمها المحافظة على سلامة الملاحة واستخدام القوات الخاصة عند اتخاذ التدابير اللازمة .

والواقع أن تركيا قد أخلت بالتزاماتها في المعاهدة إذ هجمت على القناة

بقواتها وأشرت معها بعض الضباط الألمان ، وباشرت الأعمال العدائية بمنطقتها ، وهدد هذا الهجوم الملاحة بل عطلها فعلا بعض الوقت ، وكان هدف تركيا لا المحافظة على القناة حتى تبقى حرة للجميع بل طرد الحلفاء وسفهم من هذه المنطقة كلها وحرمانهم تماما من استخدام هذا الطريق . وتطرفت أكثر من هذا ، بعد فشل هجومها في فبراير ١٩١٥ ، وعملت على تعطيل الملاحة تماما بالنسبة للجميع ، ولو أدى هذا لتسف القناة ذاتها ، قامت بـث الألغام في مجراها لهذا الغرض .

وألمانيا ، حليفة تركيا ومن الدول الموقعة على معاهدة ١٨٨٨ ، اشتركت هي الأخرى في الاعتداء على القناة ومعاهدتها باشتراك ضباطها في الحملة التركية التي هاجمت هذا الطريق ، ومساهمتها في حركة بـث الألغام بمجرى القناة ، وقيام طائراتها بالمجوم على السويس وبور سعيد .

وننبه إلى أن قيام غواصات ألمانيا بتصيد سفن الحلفاء المتوجهة للقناة والقادمة منها لا يعد اعتداء على معاهدة ١٨٨٨ ، مادامت هذه الغواصات قد باشرت نشاطها خارج منطقة القناة كما حددتها هذه المعاهدة . ولا ينطبق على عملها هذا صفة الحصر الذي حرمت المعاهدة تطبيقه على القناة في أى مكان حتى خارج منطقتها .

ولا يعنينا الحكم على الترتيبات والخطط التي رسمتها تركيا وألمانيا مقدما في أراضي الشام وغيرها كتمهيد لغزو مصر من الشرق ، إذ هذه التدابير تظل خارج نطاق حكمنا لأنها اتخذت خارج منطقة القناة ، ويكون حكمها حكم التدابير التي تقوم بها بريطانيا بالاسكندرية مثلا ، ولا يدخل في بحثنا إلا ما قامت به تركيا وألمانيا فعلا في المنطقة المذكورة .

وقد استندت تركيا ، تبريراً لما قامت به ، إلى تصرفات الحلفاء ، فوجهت مذكرة للدول المحايدة في مايو ١٩١٥ تقرر فيها اضطرارها لمد الأعمال العدائية إلى قناة السويس لأن الحكومة البريطانية ، خلافا لمعاهدة ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ ،

رابطت بسفن حرية داخل القناة ، وحصتها ، ولأن الحكومة الفرنسية أزلت بعض القوات بمصر بقصد القيام بأعمال العدوان ضد الامبراطورية العثمانية . (١) والرأى المجرد فى هذه المذكرة ، على فرض صحة معلوماتها بحذافيرها ، لا تبرر تجاهل تركيا لأحكام معاهدة القناة ، لان الاعتداء لا يبرر الاعتداء ، إلا إذا قلنا إن هذه المعاهدة لم يعد لها قيمة بعد أن نقضها أحد أطرافها .

وبمناسبة المذكرة التركية هناك كلمة حق لا بد من إبدائها وهى أن الباحث يجد نفسه فى حيرة إذا وسع نظره فى الحكم على تصرفات المتحاربين بصفة عامة دون التقيد بمحدود المعاهدة المذكورة . ويكفى لتوضيح هذه الحيرة أن نلقى السؤال الآتى : سلمنا أن بريطانيا وفرنسا من ناحية ، وتركيا وألمانيا من ناحية أخرى ، قد اعتدت كلها على قناة السويس ونظامها القانونى الذى قرره معاهدة ١٨٨٨ ، دون أن يستند اعتداء دولة منها على أسباب قانونية مقنعة ، فإذا كانت تفعل أية واحدة منها فى وقت الحرب التى اشتركت فيها إذا هى أرادت أن تتقيد بدقة بأحكام المعاهدة والنظام القانونى للقناة ؟ هل تلزم موقف التقيد الدقيق بهذه الأحكام حتى إذا كان خصومها قد اتخذوا من جانبهم جميع ما يلزم لتنفيذ خططهم الحربية التى تهدف لضمان النصر النهائى لجانبهم ، دون أن يتقيد هؤلاء الخصوم بأحكام المعاهدة ؟

الحق أننا إذا راعينا سائر الاعتبارات التى تلابس الحروب والتى تفرض على الدول المتحاربة السير فى الطريق الذى يؤدى بها للنصر ، وهو ما يؤدى عادة للتضحية بسائر الاعتبارات التى تعوق هذا الهدف كأحكام المعاهدات وغيرها ، وإذا راعينا أن نفس معاهدة ١٨٨٨ لا ترسم لنا جزاء يقع على من يخالفها ، بل ولا ترسم لنا طريقة تتبع عند الخلاف على تطبيق أحكامها والحكم على تصرف

(١) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٢٢٨ . مقال بويل
عن قناة السويس وجزاءات عصبة الأمم ، ص ٥٨ . أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١١٥ .

معين هل يتعارض أو لا يتعارض مع هذه الأحكام ، وإذا راعينا أن ليس هناك بصفة عامة هيئة أو جهة أعلى من الدول ، أى سلطة فوق سلطتها ، يمكن الالتجاء إليها وقت الحرب للبث في الخلافات التي ثور بين المتحاربين حول تطبيق المعاهدات وغيرها ، خصوصا البث في تعيين البادىء بخرق المبادئ القانونية وأحكام المعاهدات ، والتفرقة بين الحق والباطل ، كل هذا يجعلنا نكتفى بالقول بأن طرفى النزاع قد خرقوا معاهدة ١٨٨٨ ، دون مبرر من أحكامها أو من نظام القناة بصفة عامة ، وأنه كان يجب عليهم مراعاة هذه الأحكام ، ولكن مادام الاعتداء قد وقع من الجانبين فإن من العسير أن نقرر أن تركيا أو أن بريطانيا كان يجب أن تحترم نصوص المعاهدة وهي ترى خصومها ينتقضونها .

وهذه هي طبيعة الحرب بصفة عامة ، اتهامات متبادلة ، وكل محارب يهدف للنصر دون اقامة وزن كبير للمواثيق والمعاهدات ، وتضيق الحقيقة في خضم الحوادث ، وينتهى الأمر باقرار وجهة نظر الغالب .

المطلب الخامس — موقف شركة القناة

للاحاطة بسائر نواحي البحث فيما يختص بالظروف والأحوال التي تحكت في المركز الدولى لقناة السويس إبان الحرب الكبرى ، يلزمنا معرفة الدور الذى قامت به الشركة ومدى اشتراكها وتدخلها فيما اتخذ تجاه القناة في هذه الحرب : تبينت هذه الشركة من البداية لمهمتها وواجبها في العمل على ما يصون مهمة القناة ومركزها ، خصوصا بعد أن ظهرت بوادر يخشى أن تؤثر على سلامتها كظهور سفن حربية المانية قوية تجوب المناطق الشرقية من البحر الأبيض المتوسط . وفى ٣ أغسطس ١٩١٤ ، أى بعد قيام الحرب ولكن قبل اشتراك إنجلترا وفرنسا فيها ، أعلن رئيس الشركة في جلسة مجلس إدارتها أن واجب الشركة الأهم هو أن تعلن وتحمى بوسائلها حرية المرور بالقناة ، وهو الواجب الذى تلزمها

به نصوص امتيازها . وقد صدرت التعليمات بهذا فعلا لإدارتها بمصر ، وراعتها هذه الأخيرة بدقة . (١)

ولما دخلت إنجلترا الحرب و بدأت توغز للسلطات المصرية باتخاذ اجراءات ضد سفن دول الوسط كتعطيل مرور بعضها ، قرر وكيل الشركة بمصر لهذه السلطات أن ادارة الشركة لا يمكنها أن تشترك في اجراء يعوق حرية المرور ، وأخطر بذلك المركز الرئيسى بباريس ، فقام رئيس الشركة بالاتصال بالسفير البريطانى بها ، وهذا برر هذه الاجراءات على أساس أن السفينة التى عطل مرورها استخدمت أجهزة اللاسلكى بها للتجسس على السفن الانجليزية ، وهو عمل يتساوى والأعمال العدائية التى حرمتها معاهدة ١٨٨٨ .

وفي حالة أخرى أجابت الشركة قنصلى إنجلترا وفرنسا ببيور سعيد أنها يستحيل عليها أن ترفض القيام باجراءات الدلالة لسفينة كان موقعها سليما معها ، والتسبب فى تعطيل مرورها ، لا لشيء إلا مجرد الظن من جانب سلطات الحلفاء بأن هذه السفينة تنوى سد القناة أثناء عبورها ، ودون أن يتأيد هذا الظن ببراهين كافية .
وفعلا قدمت الشركة الدليل المطلوب ، ولكن سلطات الحلفاء هى التى منعت مرور السفينة . (٢)

وقد احتج أرباب السفن المعادية لدى الشركة على الاجراءات التى اتخذت ضد سفنهم اعتداء على مركز القناة ، فأجابتهم بأن هذه الاجراءات قامت بها السلطات الحاربة وأنها ليس فى امكانها معارضة هذه السلطات ، وتعتقد أن كل ما فى استطاعتها عمله فى هذه الأحوال هو الامتناع عن الاشتراك بأى شكل فى

(١) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٢ .

(٢) باهون ، المرجع السابق ، ص ٢٢ و ٢٣ . كراييتيس ، The Spoilation of Suez

ص ٢٤٠ : دويان ، الهجوم على قناة السويس ، ص ٥٧ . جيبال ، عن امكن قفل قناة السويس ، ص ٤٧ .

هذه الاجراءات ، وبهذا تكون قد أدت واجبها كاملا ولم تقصر في أمر كان في مقدورها عمله . (١)

و بعد أن اتضحت خطة الاتراك والألمان لمهاجمة مصر من ناحية القناة رأت الشركة من الحكمة أن تغير موقفها المحايد وتتفق مع الحلفاء فيما يتخذ لصيانة القناة للحد الذي يضمن سلامتها و بقاءها مفتوحة دائما للسفن التي تريد عبورها . وسهلت للحلفاء اتخاذ التدابير اللازمة وقامت معهم ببعضها كحراسة مجرى القناة وتطهيره باستمرار . ورأت في سبيل دفع الخطر ورد الهجوم عن القناة أن تقدم بدون قيد أو شرط مشاركتها التامة بالأشخاص والمواد للسلطة التي تحقق الدفاع عن هذا الشريان المهدد ، ووضعت جميع مهماتها الثابتة والمنقولة تحت تصرف السلطة العسكرية البريطانية ، التي استخدمت هذه المهمات لأقصى حد ، وتركت لهذه السلطات أن تفتش السفن عند وصولها لموانئ مداخل القناة ، وان تضع عند اللزوم على ظهرها حارسا مسلحا أثناء عبورها . وظلت هذه المعاونة ، التي اعترفت بها السلطات المذكورة ، حتى انتهت الحرب (٢) .

هذا هو موقف الشركة وهذه هي تصرفاتها إبان الحرب الكبرى . والذي نلاحظه انها في بداية الحرب رأت أن تركز في تصرفها لجانب القانون وتحترم القواعد التي وضعت لتنظيم مركز القناة . ولم تكف بأن تراعى في تصرفاتها هذه القواعد ، بل صارت تعترض على تصرفات بريطانيا وحلفائها التي تخالف الأحكام القانونية المقررة ، خصوصا أحكام معاهدة ١٨٨٨ . ولكن بعد أن تحققت الشركة من أن القناة عرضة للهجوم من ناحية الأتراك والألمان بدأت تعمل على ما يحقق سلامة هذا الطريق حتى لو كان في هذا ما يتعارض مع النصوص

(١) كرايتيس ، The Spoilation of Suez ، ص ٢٤٢ . دويان ، الهجوم على

قناة السويس ، ص ٣٤

(٢) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٤ . دويان ، الهجوم على قناة

السويس ، ص ٣٠ و ٥٧ وما بعدها و ١١٣ .

المقررة ، أى أنها حادت عن موقفها الأول الذى التزمت فيه الحياد التام .
والحق أن الشركة كانت تهدف لصيانة مصالحها والاحتفاظ بالقناة سليمة ،
وراعت الاعتبارات القانونية مادامت لا تتعارض مع هذا الهدف .
وهناك ملاحظة أخرى نخرج بها من تتابع الأحداث وتربطها وهو أن
الشركة تأثرت لحد كبير بموقف فرنسا من بداية الحرب ، وكان يهم المسيطرين
على شئونها ، وغالبيتهم من الفرنسيين ، ألا تضار المصالح الفرنسية التى كانت
فى نفس الوقت تسير فى فلك واحد مع مصالح بريطانيا وباقي الحلفاء ومصالح
الشركة نفسها .

المطلب السادس — نتائج ودروس

رأينا أثر الحرب الكبرى على المركز القانونى لقناة السويس ، فما هى النتائج
التي خرجنا بها والدروس التي استفدناها من هذا البحث بخصوص هذا الظرف
الذى وضع القناة ومعاهدتها موضع التجربة الدقيقة وجعل الاعتبارات والأحكام
القانونية تتصادم فعلا مع القوة والواقع ؟
تصارعت القوات المتحاربة فى منطقة القناة فترتب على هذا قصور الأمان
الذى يضمن للسفن جرية المرور الهادىء بالشكل الذى هدفت اليه معاهدة
١٨٨٨ . بل إن الصراع الذى كان مجاله البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر
خارج منطقة القناة أظهر أن أمن هذا الطريق يرتبط لحد كبير بأمن البحار المحيطة
به ، حتى أن حركة المرور تحولت عنه بشكل واضح فى سنى الحرب إلى طريق
رأس الرجاء الصالح .

ووضح خلال الحوادث أن معاهدة القناة يلحقها القصور من عدة نواحي ،
أظهرها ضيق منطقة القناة التى تسرى عليها أحكامها ، وهو ما ترتب عليه أن
السلطات التى تكون لها الغلبة فى الأراضي المصرية حول هذه المنطقة ، وكذلك
فى البحار المحيطة بها ، يمكنها أن تجمع فى وقت واحد بين منع خصومها من الاستفادة

من القناة واحترام حصانة منطقتها كما حددتها المعاهدة ، إذ يمكنها أن ترابط خارجها مباشرة ، برأ وبحراً ، فتمنع سفن أعدائها من الوصول لهذه المنطقة . ولهذا لا يكفي أن يعلن أن القناة مفتوحة للمرور بحرية ولكن المهم ضمان وصول السفن لمنطقتها . وبسبب تفوق أساطيل الحلفاء بصفة عامة ، وعند مداخل القناة بصفة خاصة ، لم تتمكن سفن دول الوسط من دخول هذه المنطقة أو الاقتراب منها بعد أن ظهرت من مثيلاتها في الأيام الأولى من الحرب . ولهذا يمكن القول إن حرية المرور العامة تعطلت طول فترة الحرب ، إلا بالنسبة لسفن الحلفاء . وما كان الموقف يتغير كثيراً لو أن المعاهدة لم تكن موجودة أصلاً .

وكان للمركز الشاذ الذي خضعت له مصر أثر كبير في مركز القناة ، فقد تجاربت الدولة صاحبة السيادة القانونية عليها مع الدولة صاحبة السلطة الفعلية بها ، وهو ما ساعد على اختلال تطبيق نصوص معاهدة ١٨٨٨ التي لم تفرض مثل هذا الموقف ولم تحسب حساب مركز بريطانيا الخاص بمصر واحتمال نشوب الحرب بينها وبين تركيا التي احتفظت لها هذه المعاهدة بحقوق خاصة أظهرت الحرب الكبرى استحالة التمتع بها إلا إذا أمكن هذا بالالتجاء للقوة بل والاعتداء على النصوص الأخرى الواردة بالمعاهدة .

ومن الدروس التي نستفيد منها من ظروف هذه الحرب ان الاعتبارات القانونية لا يكون لها وزن كبير بجانب الاعتبارات الحرية والأغراض التي تسمى إلى تحقيقها الدول المتحاربة في ظروف تكون الكلمة الأولى فيها للقوة .

وأهم ما يجب التنبيه إليه ، حتى يضمن مركز القناة وتنفيذ النصوص الخاصة بها تنفيذاً دقيقاً في جميع الظروف ، هو العمل على ضمان احترام مبدأ المساواة بين الدول في كل ما يتعلق بالقناة من الناحيتين القانونية والفعلية ، والاحتياط لسائر الاحتمالات ، لأن اختلال هذا المبدأ يؤدي لنفس النتائج التي خرجنا منها من الحرب الكبرى . ولا نصل لهذا الغرض إلا إذا كانت الدولة صاحبة السيادة

على القناة ، وهي مصر ، قوية لدرجة لا يمكن أية دولة أجنبية من أن تباشر على هذا الطريق نفوذاً يمكنها عند اللزوم من الاستئثار به لمصالحها والتضحية بمصالح الغير .

الفصل الثالث

أثر معاهدات السلام وميثاق عصبة الأمم على مركز القناة
يعقب الحروب عادة تسويات للمسائل التي خلفتها والنتائج التي ترتبت عليها والتغيرات التي تمت إبانها ، وهو ما حصل بعد أن وضعت الحرب الكبرى أوزارها في ١١ نوفمبر ١٩١٨ . وفي الوقت نفسه قامت حركة هامة تهدف لإيجاد وسيلة تضمن صيانة السلام العالمي وحل المنازعات بصفة دائمة وأدت لوضع ميثاق «عصبة الأمم» . وسنبعث أثر هذا كله على مركز قناة السويس في المبحثين الآتيين :

المبحث الأول

معاهدات السلام

أثرت الحرب الكبرى لحد كبير على وضع قناة السويس ومركز مصر بصفة عامة ، خصوصاً من الناحية العملية . لهذا يهمننا أن نلم بالبنود الخاصة بهذه القناة مما ورد في معاهدات الصلح التي أعقبت هذه الحرب والتي عقدها الحلفاء مع أعدائهم السابقين ، وهي معاهدة فرساي Versailles مع ألمانيا في ٢٨ يونيو ١٩١٩ ، ومعاهدتا سان جرمان Saint.Germain مع النمسا وتريانون Trianon مع هنغاريا ، الاثنتان في ١٠ سبتمبر ١٩١٩ ، ثم وضع الحلفاء مع تركيا معاهدة سيفر Sèvres في ١٠ أغسطس ١٩٢٠ ولكنها لم تقرها فاستبدلوا بها معاهدة لوزان Lausanne في ٢٤ يولية ١٩٢٣ .

ومما يزيد اهتمامنا بأثر هذه المعاهدات على مركز قناة السويس أن الحرب

انتهت بانتصار بريطانيا وحلفائها على تركيا ودول الوسط ، فكان من المتوقع أن تعمل بريطانيا المنتصرة على الحد من حقوق تركيا المهزومة ، خصوصاً في الأقاليم التي للأولى عليها سيطرة فعلية ، ومنها مصر ومنطقة القناة .

وسبق علمنا أن بريطانيا دخلت حالة الحرب ضد تركيا في ٥ نوفمبر ١٩١٤ ، وأعلنت الحماية على مصر في ١٨ ديسمبر ١٩١٤ ، وقطعت كل صلة بين مصر وتركيا ، وزاوت سائر حقوقهما بمنطقة القناة ، ولما وضعت الحرب أوزارها عملت على إكساب هذه التصرفات صفة قانونية بالحصول على اعتراف الدول التي يهمها الأمر ، خصوصاً تركيا ، بهذا الوضع .

وإذا راعينا أن أطراف النزاع كانوا قد تجاهلوا في تصرفاتهم أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، فإنه يكون من الطبيعي أن تهتم معاهدات السلام بمسألة سريان المعاهدة المذكورة ، إلى جانب اهتمامها بمصير حقوق تركيا على القناة ومصر ، كما سنفصله في المطلبين الآتين :

المطلب الأول — تأكيد سريان معاهدة ١٨٨٨

عندما تقوم الحرب بين دولتين يفترط عقد العلاقات السلمية بينهما ، ومن الأسس الهامة لأمثال هذه العلاقات أحكام المعاهدات ، أي أن هذه الأحكام يتأثر وجودها بقيام حالة الحرب التي قد يترتب عليها فسخ المعاهدات التي بين طرفي النزاع . ولكن هذا الأثر الجسيم لا يلحق المعاهدات العامة التي تعقد بين دول كثيرة لتنظيم مسائل دولية ، ومع هذا فإن هذه المعاهدات غالباً ماتتأثر هي الأخرى بحالة الحرب التي يشترك فيها أطرافها ، كلهم أو بعضهم ، وأقل ما يلحقها تجاهل أحكامها ، كلها أو بعضها ، وهو ما يحسن معه النص عند عودة السلام على تأكيد ديمومة نفاذ هذه المعاهدات .

وقد تأثر نفاذ معاهدة ١٨٨٨ ، وهي من المعاهدات العامة ، بأحداث الحرب الكبرى لحد كبير . لهذا كان من المناسب أن ترد في معاهدات الصلح نصوص

تبدد كل شك بخصوص بقائها نافذة في مواجهة الدول التي وقعت بها والتي اشتركت في الحرب وفي التصرفات التي تمت إبانها بمنطقة القناة ، خصوصاً الدول التي انهزمت ولم تستطع بحكم هذه الهزيمة أن تتخلص من تحميلها مسئولية الاعتداء أيام الحرب على أحكام المعاهدة ومركز القناة بصفة عامة .

ولهذا الغرض أدرج الحلفاء في المادة ٢٨٢ من معاهدة فرساي أسماء المعاهدات والمواثيق العامة التي نصت المادة المذكورة على اعتراف ألمانيا بإعادة سرياتها من جديد فيما بينها وبين الدول التي كانت أطرافاً فيها ، وذكر البند ١١ من هذه المادة ضمن هذه المجموعة من الصكوك « معاهدة ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الخاصة بإيجاد نظام نهائي لضمان حرية استخدام قناة السويس » (١) . وبمثل هذا نصت المادة ٢٣٤ ، الفقرة العاشرة ، من معاهدة سان جرمان التي عقدت بين الحلفاء والنمسا ، والمادة ٢٦٩ من معاهدة سيفر والمادة ٩٩ ، البند السادس ، من معاهدة لوزان ، الخاصة بالصلح مع تركيا (٢) .

وجاءت المادة ٩٩ من معاهدة لوزان تقول : « من تاريخ وضع المعاهدة الحالية موضع التنفيذ ، ودون إخلال بالنصوص الأخرى المدرجة بها ، تدخل المعاهدات والاتفاقات والمواثيق العامة ذات الصلة الاقتصادية أو الفنية المذكورة فيما يلي ، دور التطبيق من جديد بين تركيا والدول الأطراف فيها وهي : (٦) اتفاقية ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الخاصة بوضع نظام لضمان حرية استخدام قناة السويس ، مع مراعاة البنود الخاصة الواردة في المادة ١٩ من المعاهدة الحالية » . والذي يلفت النظر في هذا النص ، الذي يفيد اعتراف تركيا بنفاذ معاهدة ١٨٨٨ ، عبارتان ، الأولى عبارة « دون إخلال بالنصوص الأخرى المدرجة بها »

(١) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٥ . نص معاهدة الصلح مع ألمانيا Traité De Paix avec L'Allemagne الموقعة بفرساي في ٢٨ يونيو ١٩١٩ (ص ١٧٤ و ١٧٥ من طبعة باريس عام ١٩٢٠) .

(٢) جيبال ، عن إمكان قفل قناة السويس ، ص ٧٧ .

الواردة بصدر المادة ، وهي تشير على الخصوص للمادتين ١٦ و ١٧ ، من معاهدة لوزان ، التي تفيد أولاً تنازل تركيا عن حقوقها على الاقاليم التي فصلت عنها ، ومنها مصر ، وتفيد ثانيتهما أن أثر تنازل تركيا عن حقوقها المذكورة يأخذ تاريخ ٥ نوفمبر ١٩١٤ . والعبارة الثانية قول البند السادس « مع مراعاة البنود الخاصة الواردة في المادة ١٩ من المعاهدة الحالية » ، والمادة ١٩ هي التي تعلق حل المسائل التي قد تنشأ عن الاعتراف بمصر دولة ذات سيادة على اتفاقات تعقدتها في المستقبل الدول التي يهملها الأمر ، وكل ما قد يفهم من مدلول هذا التحفظ في البند السادس المذكور أن الدول المتعاقدة أرادت أن تحتاط لما عساه يترتب على الوضع الجديد لمصر من أثر يلحق مركز القناة وتنفيذ أحكام المعاهدة الخاصة بها (١) .

وعلى العموم فإن هذه التحفظات والعبارات لا تمنع النتيجة الأساسية وهي أن تركيا وألمانيا قد اعترفتا من جديد بقيام معاهدة ١٨٨٨ . وليس لهذا الاعتراف من أثر من الناحية القانونية إلا في أنه أظهر أن هذه المعاهدة لازالت قائمة في مواجهة جميع الدول التي ارتبطت بها ، كما كان الحال قبل الحرب ، وأن كيائها القانوني كمعاهدة دائمة لم يتأثر باحداث الحرب الكبرى التي أصبحت في طي الزمن وانتهت آثارها بحلول السلام .

واقصر تجديد الاعتراف بمعاهدة ١٨٨٨ على تركيا وألمانيا أساساً ، ومعها النمسا تزيديداً ، لأنهما الدولتان اللتان وضعت على كاهلهما تبعه الاعتداء إبان الحرب على مركز قناة السويس فكان لزاما اعترافهما بالخطأ ، ولو بشكل ضمني كما حدث بهذه النصوص ، وإعادة التسليم صراحة بالتزامهما بأحكام المعاهدة بجانب الدول الأخرى الموقعة عليها ، سواء التي اشتركت في الحرب أو التي لم تشترك فيها .

(١) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١٢١ وما بعدها . فوشى ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٩ . مقال بويل عن قناة السويس وجزاءات عصبة الأمم ، ص ٦١ .

ومعنى هذا تنصل بريطانيا وحلفائها من تبعة الاعتداء على المعاهدة . وتريد بموقفها هذا أن تبين أنها احترمت أحكام هذه المعاهدة أثناء الحرب بما لا حاجة معه لإعادة اقرارها بعد الحرب بسرياتها . والكلمة دائماً للغالب الذى يتنصل عادة من التبعة ويلقيها على المهزوم وحده دون أن يشاركه فيها .

المطلب الثانى -- تنازل تركيا عن حقوقها

بعد أن خرجت بريطانيا من الحرب منتصرة عقدت العزم على أن تحصل فى معاهدات الصلح على اعتراف الدول المتعاقدة بحمايتها على مصر وأن تحمل نحل تركيا فى حقوقها المخولة لها بمقتضى معاهدة ١٨٨٨ .

وقد اعترفت بالحماية البريطانية على مصر كل من ألمانيا ، فى المادة ١٤٧ من معاهدة فرساي ، والنمسا ، فى المادة ١٠٢ من معاهدة سان جرمان ، وهنغاريا ، فى المادة ٨٦ من معاهدة تريانون .

وفى المادة ١٥٢ فقرة أولى من معاهدة فرساي ، والمادة ١٠٧ من معاهدة سان جرمان ، والمادة ٩١ من معاهدة تريانون ، أقرت هذه الدول نفسها ، على التعاقب ، كل فيما يخصها بأن « تحول للحكومة البريطانية حقوق جلالة السلطان التى أعطتها له الاتفاقية الموقعة باستانبول فى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الخاصة بحرية الملاحة بقناة السويس » . (١)

ويتوقف أثر هذه الاعترافات على نتيجة التسوية التى تتم بين الدول المختصة بالحقوق والشئون المتعلقة بمصر والأمناء ، وهى تركيا وبريطانيا ، إذ لا قيمة لتحويل الحقوق ما لم تقره الدول التى تملكها . ولهذا يلزم بحث مصير حقوق تركيا فى فى تسويات الصلح الخاصة بها ، على التفصيل الآتى :

(١) مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، ص ١٩ . أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١١٦ . باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٤ . نص معاهدة فرساي ١٩١٩ (ص ٩٥ و ٩٦) .

وضع الحلفاء في ١٠ أغسطس ١٩٢٠ معاهدة سيفر للصلح مع تركيا ، واعترفت هذه الأخيرة في المادة ١٠١ منها بالحماية البريطانية على مصر . ونصت المادة ١٠٩ من نفس المعاهدة على أن « تتخلى تركيا لبريطانيا العظمى عن الحقوق التي تعطيها لجلالة السلطان الاتفاقية الموقعة بالآستانة في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الخاصة بحرية الملاحة بقناة السويس » . (١)

ولكن تركيا لم تقر هذه المعاهدة ، واستدعى الحل وضع معاهدة لوزان في ٢٤ يولية ١٩٢٣ وهي المعاهدة التي قبلتها هذه الدولة ، وصارت الوثيقة الرسمية التي رتبت بمقتضاها تسويات الصالح بينها وبين الحلفاء ، وجبت معاهدة سيفر .

ولما كانت معاهدة لوزان وضعت بعد صدور تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢ الذي تعترف فيه بريطانيا بمصر دولة مستقلة ذات سيادة ، لهذا لم يرد فيها ذكر لاعتراف تركيا بالحماية البريطانية على مصر التي ألغيت بهذا التصريح ، بل سلت المادة ١٩ منها بقيام الدولة المصرية . (٢)

وجاءت مواد هذه المعاهدة فيما يتعلق بموضوعنا مختلفة في الصياغة والمداول عن مواد معاهدة سيفر ومعاهدات الصالح مع دول الوسط ، فقالت المادة ١٦ منها « تعلن تركيا تنازلها عن كل الحقوق والميزات ، مهما كانت طبيعتها ، التي لها على الأقاليم الواقعة خارج حدودها المينة في هذه المعاهدة ، أو التي تتعلق بهذه الأقاليم » . وإذا راعينا أن حدود تركيا تقلصت بمقتضى معاهدة الصلح هذه إلى شمالي سوريا لتبيننا أن الأراضي المصرية ومنها منطقة القناة أصبحت خارج هذه الحدود ويسرى عليها هذا التنازل . (٣)

(١) فوشي ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٩ . أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١١٦ . مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، ص ١٩ . مقال بويل عن قناة السويس وجزءات عصبة الأمم ، ص ٦١ .

(٢) مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، ص ٢١ . نص معاهدة لوزان سنة ١٩٢٣ (منشورة بجريدة الأهرام في ٤ أغسطس ١٩٢٣) .

(٣) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١٢١ و ١٢٢ . نص معاهدة لوزان ١٩٢٣ .

ونخرج من هذا بنتيجة واضحة هي أن تركيا تنازلت عن حقوقها التي اكتسبتها على قناة السويس بسبب أنها كانت الدولة صاحبة السيادة على منطقتها بمقتضى الموائيق التي نظمت مركز هذه الأراضي . وأهم هذه الحقوق ما نصت عليه معاهدة ١٨٨٨ في مادتيها التاسعة والعاشر من اعفاء تركيا من بعض أحكام المعاهدة في حالة تدخلها لمعاونة مصر في تنفيذها أو الدفاع عن الأراضي المصرية أو عن الممتلكات العثمانية على الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر . وكان لها بمقتضى النقرة الثانية من المادة الثامنة أن يكون لهندوب من قبلها رئاسة الاجتماعات السنوية لهندوبى الدول المكثفين مراقبة تنفيذ المعاهدة ، وهى الاجتماعات التي تعطل قيامها من الناحية العملية تطبيقاً لتحتفظات ورغبات بريطانيا .

وقد يقال إن تنازل تركيا في معاهدة لوزان ورد عاماً دون أن يذكر به صراحة حقوقها الواردة في معاهدة ١٨٨٨ ، بما قد يفهم منه أنها لا تقصد التنازل عن هذه الحقوق ، أو في الأقل قد يثور الشك حول وقوع هذا التنازل خصوصاً بعد أن ثارت نائرة الأتراك ضد معاهدة سيفر التي كانت أمعن من معاهدة لوزان في الاقتصاص منهم بعد هزيمتهم ، وكانوا قد تخلوا فيها صراحة عن حقوقهم المقررة بمعاهدة ١٨٨٨ وقبلوا تحويلها لبريطانيا .

ولكن هذا القول لا يمنع وقوع تنازل تركيا عن حقوقها المذكورة لأن سيادتها زالت عن القناة ومصر بمقتضى معاهدة لوزان ، وبهذا تزول كل الحقوق التي تستند في قيامها إلى هذه السيادة والتي لم تعط لتركيا إلا بصفتها كانت تملك ، وقت تقرير هذه الحقوق ، السيادة القانونية على الأراضي المصرية ومنها منطقة القناة ، ومن الحقوق المذكورة ما قرره معاهدة القناة استثناء لهذه الدولة دون غيرها من الدول الموقعة .

وتعرض لنا في هذا الخصوص نقطة دقيقة هي : هل تنازل تركيا معناه تخليها فقط عن حقوقها التي كانت تملكها بمقتضى سيادتها السابقة على

القناة ، وتبقى محتفظة بمركز الدولة للموقعة على معاهدة ١٨٨٨ ، حكمها في ذلك حكم أى دولة أخرى موقعة عليها ، أو أن تنازلها معناه انسحابها من كل مايتعلق بالقناة وإفقادها صفة الدولة الموقعة على هذه المعاهدة ؟

وجواب هذا أن تركيا لازالت بعد معاهدة لوزان تملك صفة الدولة الموقعة على معاهدة ١٨٨٨ ، ولايمتد تنازلها إلا إلى الحقوق التى ترتبط بالسيادة على منطقة القناة والتى كانت مقررة للسلطان بصفة خاصة فى عقود الامتياز ونصوص معاهدة ١٨٨٨ باعتباره صاحب هذه السيادة فى ذاك الوقت .

وهذا هو ما قصدته معاهدات السلام التى هدفت أساسا إلى نزع سيادة تركيا عن جميع الأراضى الواقعة خارج حدود بلادها الأصلية ، وحرمانها من سائر الحقوق التى روعى فى تقريرها ارتباطها بهذه السيادة . ولا يمتد أثر هذا الهدف إلى ما يستند إلى قيام تركيا نفسها دولة ذات سيادة ، إذ لم يكن قصد الحلفاء بعد الحرب هدم كيانها فى العائلة الدولية .

وهنا نلمس الفارق بين صفتين : صفة تركيا كدولة ذات سيادة على القناة ، وهى الصفة التى رتبت لها حقوقا استثنائية فى معاهدة ١٨٨٨ لا تتمتع بها الدول الأخرى الموقعة عليها ، وهذه الحقوق هى التى يلحقها التنازل ، وصفة تركيا كدولة قائمة بذاتها فى العائلة الدولية ، وهى الصفة التى بقيت ماثلة بعد الحرب ، ولو على الأراضى التركية الأصلية فقط ، ولا زالت هذه الدولة تملك بهذه الصفة الأخيرة الحقوق التى يرتبها لها توقيعها على المعاهدات السابقة التى لم تلغ ولم تنسحب هى منها صراحة . وكانت تركيا وقت اشتراكها فى معاهدة القناة تملك هاتين الصفتين ، فلا تفقد بهدم واحدة منهما الحقوق التى ترتب على الأخرى .

لمن آلت حقوق تركيا ؟

نسأل الآن : تنازلت تركيا عن حقوقها بصفة عامة دون أن تعين الجهة التى تم لها التنازل ، وهذه الحقوق ليست من النوع المجرد الذى ينتهى أو يفقد

وجوده بالتنازل عنه ، بل هي حقوق ترتبط بحق السيادة وتبعيةها ، فالى من آلت؟
آلت طبعا للدولة التى كسبت هذه السيادة بعد تركيا ، وهذه الدولة ليست
إلا مصر ، التى كانت وقت عقد معاهدة لوزان قد تم الاعتراف بقيامها ، بعد تصريح
٢٨ فبراير ١٩٢٢ ، وقبلت تركيا نفسها هذا الوضع بمقتضى المعاهدة المذكورة .
وإذا عرفنا هذا يلزمنا أن نبحث قيمة إقرار ألمانيا فى معاهدة فرساي ،
والنمسا فى معاهدة سان جرمان ، وهنغاريا فى معاهدة تريانون ، وتركيا فى معاهدة
سيفر ، بتحويل حقوق السلطان لبريطانيا :

هذه الإقرارات لاقية لها إذ سبق نبهنا إلى أن إقرار الدول الثلاث الأولى
يتبع ، وجوداً وعدماً ، إقرار تركيا ذاتها التى هى الدولة صاحبة هذه الحقوق .
وكان يمكن أن يترتب على هذه الإقرارات أثر لو أن تركيا كانت قد أقرت نهائياً
معاهدة سيفر التى نص فيها على اعترافها بهذا التحويل وبمحاية بريطانيا على مصر ،
ولكن هذه المعاهدة جبتها معاهدة لوزان التى لا أثر فيها لقبول تركيا هذا
التحويل ، والذى كان يقع باطلا لو تم لأنه يكون بهذا قد سار فى ناحية والسيادة
التي هى أساسه فى ناحية أخرى بعد انتهاء الحماية البريطانية على مصر والاعتراف
باستقلالها ، حتى من جانب تركيا . ولهذا كله تجردت إقرارات دول الوسط من
كل أثر قانونى بعد أن اختفى إقرار تركيا .

الأثر الرجعى للتنازل :

بعد أن درسنا حكم المادة ١٦ من معاهدة لوزان يازمنا ، آتاما للبحث ، أن
نعرف الأثر الذى ترتبه المادة ١٧ منها التى تقرر أن « أثر تنازل تركيا عن كل
حقوقها وميزاتها التى لها على مصر والسودان يأخذ تاريخ ٥ نوفمبر ١٩١٤ » . (١)
بهذه المادة قبلت تركيا أن ينسحب تنازلها على الماضى من التاريخ الذى
دخلت فيه الحرب . وقد قررنا عند بحث المادة ١٦ أن التنازل نفسه تم لمصلحة

(١) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١٢١ و ١٢٢ .

مصر ، وتقرر هنا أنها هي أيضاً التي تستفيد من الأثر الرجعى للتنازل ، أى أن مصر هي التي حلت محل تركيا من ٥ نوفمبر ١٩١٤ فى حقوق السيادة على الأراضى المصرية ومنها منطقة القناة ، وبهذا تكون قد اكتسبت من هذا التاريخ الحقوق الاستثنائية الخاصة التي قررتها معاهدة ١٨٨٨ لتركيا ، باعتبارها أصبحت صاحبة السيادة على هذه المنطقة .

هذا هو الحكم الصحيح فى هذا الاستخلاف الرجعى . ولكن يجب أن نوضح ما قد يلابسه من اعتبارات أخرى أساسها موقف بريطانيا والحماية التي أعلنتها على الأراضى المصرية وأثر هذا على ما كتبه مصر بأثر رجعى عن تركيا : الفترة التي ينصب عليها الأثر الرجعى للتنازل تمتد من ٥ نوفمبر ١٩١٤ تاريخ دخول تركيا الحرب إلى ٢٤ يولية ١٩٢٣ تاريخ عقد معاهدة لوزان . والحماية البريطانية أعلنت على مصر فى ١٨ ديسمبر ١٩١٤ وانتهت بصدور تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢ . وهنا تظهر ثلاث فترات مختلفة :

الفترة الأولى من ٥ نوفمبر ١٩١٤ ، تاريخ دخول تركيا الحرب ، إلى ١٨ ديسمبر ١٩١٤ ، تاريخ إعلان الحماية ، وفيها لا يوجد شك حول اكتساب مصر للحقوق التي تنازلت عنها تركيا إذ ليس أمامنا دولة أخرى يمكن أن نجد لها سنداً قانونياً ، ولوضيغاً ، يجعلها تزاخم مصر فى هذه الحقوق .

والفترة الثانية من ١٨ ديسمبر ١٩١٤ ، تاريخ إعلان الحماية ، إلى ٢٨ فبراير ١٩٢٢ ، تاريخ التصريح البريطانى ، وهى فترة الحماية البريطانية . ولما كانت هذه الحماية لم تقبلها مصر فى يوم من الأيام ^(١) ولم تعترف بها تركيا فهي لهذا تكون

(١) قال أحد الفقهاء « كانت الحماية تستدعى موافقة الحكومة المصرية ، وهذا ما يمكن افتراض حصوله عند تولية السلطان حين كامل ، ولكن مصر لم قبل الحماية إلا على أنها ضرورة حرية مؤقتة انتقضتها الحرب وتزول بزوالها » (النهجى باشا ، قضية وادى النيل ، ص ١٧) . ونحن لا نقر فكرة الموافقة الافتراضية أو الضمنية هذه التي انتزعت من سياق الحوادث دون سند واضح . ولا يخفى من عدم قبول هذا الافتراض ما قيل فى تبريره من أن الحماية ضرورة حرية مؤقتة تزول بزوال الحرب .

معلنة من جانب واحد ولا ترتب أثراً قانونياً يسمح بالقول إن بريطانيا اكتسبت بهذه الحماية حق مزاولة حقوق السيادة وما يتفرع عنها على الأراضي المصرية والقناة . ومصر وحدها هي التي يرجع لها ، من الناحية القانونية ، حق مزاولة هذه الحقوق في هذه الفترة .

والفترة الثالثة من ٢٨ فبراير ١٩٢٢ ، تاريخ التصريح البريطاني ، إلى ٢٤ يولية ١٩٢٣ ، تاريخ عقد معاهدة لوزان ، وفيها كان قد تم الاعتراف ، خصوصاً من جانب بريطانيا ، بشخصية مصر المستقلة في العائلة الدولية بعد صدور التصريح المذكور ، وأصبح واضحاً أنها هي صاحبة حقوق السيادة ، وما يترتب عليها ، على أراضيها ومنها منطقة القناة .

هذا هو حكم القانون . ولكن حكم الواقع أو القوة جعل بريطانيا تزاول فعلاً حقوق مصر في كل هذه التترات . زاولتها في الفترة الأولى بحكم احتلالها لمنطقة القناة وسائر الأراضي المصرية . وزاد على هذا الاحتلال في الفترة الثانية الحماية التي افترضت انجلترا صحتها قانوناً ورتبت عليها كل النتائج التي تولدها كل حماية يقرها القانون ويجيز آثارها . وحل محل هذه الحماية في الفترة الثالثة ، إلى جانب الاحتلال ، تحفظات ألحقها بريطانيا بتصريحها المؤرخ ٢٨ فبراير ١٩٢٢ ، وهي التحفظات التي لا تجعل لبريطانيا من الناحية القانونية حق الاشتراك مع مصر في حقوقها على القناة ، كما سنبينه عند دراسة أحكام هذا التصريح .

وحتى على فرض أن الحماية البريطانية صحيحة قانوناً وترتب آثارها القانونية التي تجعل لبريطانيا أن تباشر حقوق مصر بالنيابة عنها ، وحتى لو قلنا بأن تنازل تركيا اللاحق بأثر رجعي من تاريخ دخولها الحرب يصحح الاعتداء على حقوقها في هذه الفترة ، فإن هذا كله لا يمنع القول بأن تصرفات بريطانيا في الفترات السابقة صدرت اعتداء على نظام القناة ومعاهدتها ، وهي المعاهدة الدولية التي لها بهذه الصفة ، وفق القواعد العامة ، كيان لا يجعل لدولة بمفردها كبريطانيا أن تبدل

أحكامها أو تتصرف في الحقوق التي رتبها ، ومنها ماخص الدولة صاحبة القناة .

المبحث الثاني

ميثاق عصبة الأمم

سببت الحرب الكبرى خسائر بالغة بالإنسانية ، وتصدعت العلاقات الدولية وساد التطاحن بين الدول المتحاربة بشكل جعل ساسة العالم يفكرون في إيجاد وسيلة تحقق قيام التعاون الدولي لصيانة الأمن والسلام العالمي . ولهذا الغرض وافق مؤتمر السلام بالإجماع في ٢٨ ابريل ١٩١٩ على ميثاق عصبة الأمم ، ووقعته في ٢٨ يونية ١٩١٩ جميع الدول التي وقعت معاهدة فرساي ^(١) .

وأصبح هذا الميثاق المرجع الأساسي لحل المسائل والمشاكل الدولية بصفة عامة . ولم يرد به نصوص خاصة بقناة السويس ، ولكن ورد به فقط نص عام هو المادة ٢٣ التي تقرر أن لأعضاء العصبة ترتيب المسائل اللازمة لضمان سلامة وحرية المواصلات والمرور ^(٢) .

وإلى هنا لا يتضح أن لميثاق العصبة أثراً ظاهراً على النظام المقرر لقناة السويس وبالأخص معاهدة ١٨٨٨ . ولكن الظروف أثارت فيما بعد بحثاً جدياً حول مدى هذا الأثر بمناسبة قيام الحرب بين إيطاليا والحبشة عام ١٩٣٥ . ولكي نلم بالموضوع إنلما كافياً سنبحث فيما يلي مايتعلق من هذه الحرب بموضوعنا ، ثم مدى تأثير نظام القناة بميثاق العصبة والنظريات التي أثرت في هذا الخصوص بمناسبة العقوبات الاقتصادية التي طبقت على إيطاليا بسبب اعتدائها على الحبشة ، ثم نبين النتيجة الفعلية التي انتهت إليها الأمر بعد الجدل حول هذا الموضوع ^(٣) .

(١) جيبال ، عن امكان قفل قناة السويس ، ص ٥٣ . نسخة معاهدة فرساي ١٩١٩ (ص ٩ وما بعدها من طبعة باريس سنة ١٩٢٠) .

(٢) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١٢٦ .

(٣) سنوفي الموضوع حقه من البحث دون أن تتأثر كثيراً بأن عصبة الأمم أصبحت في ذمة التاريخ ، خصوصاً والاسباب بين على يانه مدى تأثير نظام القناة بأي تنظيم آخر يوضع لحل المشاكل الدولية وثبتت السلام العام في شكل تعاون عالمي ترتبه منظمة دولية كتلك العصبة .

المطلب الأول - الحرب الإيطالية الحبشية عام ١٩٣٥

من بداية عام ١٩٣٥ وضح أن إيطاليا ستشن حرباً على الحبشة وأخذت سفنها تعبر القناة بكثرة ملحوظة محملة بالقوات والعتاد لتجميعها في مستعمراتها بشرق أفريقيا استعداداً لهذا الغرض. وقد ازعجت هذه الحركات بريطانيا، وفكر بعض ساستها في قفل القناة دون هذا النقل العسكري كوسيلة لمنع الحرب. ونادى زعيم حزب العمال البريطاني في ٧ يونية ١٩٣٥ بمجلس العموم بضرورة تنبيه إيطاليا إلى أنها ستحرم من المرور بالقناة إذا هي حاربت الحبشة. (١).

ولما قامت هذه الحرب فعلا في أواخر صيف ١٩٣٥ نشطت عصبة الأمم لحل هذا الاشكال عن طريق تطبيق ميثاقها. ولما تحقق لها أن إيطاليا هي المعتدية قرر مجلس العصبة في ٧ أكتوبر ١٩٣٥ أن هذه الدولة لجأت للحرب مخالفة لذلك الالتزامات المنصوص عليها في المادة ١٢ من الميثاق. وفي ١٠ أكتوبر نفسه وافقت الجمعية العمومية للعصبة على رأي المجلس وقررت توقيع العقوبات الاقتصادية المنصوص عليها في المادة ١٦ من الميثاق على إيطاليا. (٢).

وهذا القرار معناه، كما تقضى المادة المذكورة، قطع كل اتصال مالى أو اقتصادى مع الدولة المعتدية. واتجهت الأنظار لمسألة تطبيق هذا القرار على المرور بقناة السويس كوسيلة فعالة لجعل العقوبات الاقتصادية ذات أثر. واقترح البعض تعطيل مرور السفن الإيطالية بهذا الطريق بشكل غير مباشر كمضاعفة رسوم المرور على النقل الحربى بها، أو سد القناة مؤقتاً بحادث يدبر سراً كإغراق سفينة داخل مجراها. (٣) وأثير اقتراح، ناصره كثيرون، يقول بإمكان حرمان السفن الإيطالية من المرور بالقناة مع تنادى الاشكال القانونى، وذلك بتوقيع حصر

(١) أندريه كوستولانى Sucz, Le Roman ، André Kostolany

d'une Entreprise ، ص ٢٠٥ . جريدة The Times ، في ٨ يونية ١٩٣٥ .

(٢) جيبال ، عن إمكان قفل قناة السويس ، ص ٥٥ .

(٣) كوستولانى ، للرجع السابق ، ص ٢٠٥ و٢٠٨ .

على مرور هذه السفن ، من ناحية البحر الأبيض المتوسط أو البحر الأحمر ، خارج منطقة القناة ، وبهذا ينفذ قرار العصبة دون تعطيل أحكام معاهدة ١٨٨٨. (١) ولكن أصحاب هذا الاقتراح لا يفتنون إلى أن المادة الأولى من هذه المعاهدة تحرم توقيع حصر على المرور بالقناة ، حتى لو كان خارج منطقتها .

ورأى آخرون قفل القناة دون إيطاليا كعقوبة تطبيقاً لقرار العصبة . وأثار هذا الرأي الأخير جدلاً قانونياً طويلاً نبهت في المطلب الآتي :

المطلب الثاني — مشروعية قفل القناة

هل تعارض معاهدة ١٨٨٨ ، في بعض أحكامها ، مع ميثاق عصبة الأمم ؟ وهل يؤثر هذا الميثاق على نفاذ المعاهدة المذكورة عند التعارض ؟ وعلى الخصوص هل يجوز قفل قناة السويس تطبيقاً للعقوبات الاقتصادية المنصوص عليها في المادة ١٦ من ميثاق العصبة ، خلافاً لما تقضى به المادة الأولى من هذه المعاهدة ؟ اختلفت وجهات النظر لحد كبير في حل هذا الاشكال ، واختلطت بصده الاعتبارات القانونية بالاعتبارات السياسية والحربية إبان الحرب بين إيطاليا والحبشة سنة ١٩٣٥ . وأيد البعض فكرة قفل القناة دون إيطاليا تطبيقاً للعقوبات الاقتصادية التي وقعت عليها عصبة الأمم ، وعارضها آخرون . ولكل من الفريقين حجج نبهت فيما يلي :

النظرية الأولى — جواز قفل القناة :

يقول أصحاب هذه النظرية إنه يجوز قانوناً منع الدولة التي تخرق ميثاق العصبة من المرور بقناة السويس إذا تقرر أن توقع عليها العقوبات الاقتصادية المنصوص عليها في المادة ١٦ من الميثاق ، أي تغليب حكم هذه المادة على حكم المادة الأولى من معاهدة ١٨٨٨ عند تعارضهما . وتتلخص حججهم فيما يلي :

(١) نص على معاهدة ١٨٨٨ في معاهدات السلام التي أعقبت الحرب

(١) جيبال ، المرجع السابق ، ص ١١٥ .

الكبرى ، وبهذا صارت جزءاً من النظام الذى رتبته هذه المعاهدات ، ولما كان عهد العصبة وضع ليحمى هذا النظام ، فقد أصبحت تلك المعاهدة منطوية تحت أحكامه ، وفى نفس الوقت تقوّت به إذا أصبح أعضاء العصبة ، تبعاً لذلك ، مرتبطين بها جميعهم وليس فقط الذين وقعوها سنة ١٨٨٨ . (١)

(٢) تقرر المادة ١٦ من عهد العصبة أن العقوبات الاقتصادية معناها قطع كل العلاقات التجارية والمالية مع الدولة العضو التى تخرق الميثاق ؛ وقد اقترحت اللجنة التى شكلتها عصبة الأمم لتنسيق الجزاءات ضد إيطاليا بعض المقترحات التى تجعل العقوبات المذكورة تنتج أثرها الفعال ، وكان من هذه المقترحات أن يوقع فى مواجهة هذه الدولة حصر على التجنيد والذخائر والعتاد والمواد الحربية ، ووافقت العصبة على ذلك ؛ وقفل قناة السويس بعد تديراً من هذا النوع وأنجع وسيلة لهذا الغرض . (٢)

(٣) إن ميثاق بريان كيلوج ، الذى عقد سنة ١٩٢٨ فى ظل عصبة الأمم ، يحرم الالتجاء للحرب. ولما كانت إيطاليا من الدول التى وقعت فى هجومها على الحبشة تعتبر معتدية على هذا الميثاق صراحة ، وإذا قفلت القناة فى وجهها لا يحق لها أن تشكو من هذا الإجراء. استناداً لمعاهدة ١٨٨٨ لأن الدولة التى تحمى بأحكام المعاهدات يجب أن تحترمها كلها فلا تتجاهل واحدة وتحمى بالأخرى وفق ما تمليه مصلحتها . (٢)

(٤) والحجة الأساسية التى يستند إليها أنصار هذه النظرية ترجع المادة ٢٠

(١) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١٢٤ .

(٢) جيبال ، عن إمكان قفل قناة السويس ، ص ٥٩ وما بعدها. Faruk B-rkol
Le Statut Juridique Actuel des portes maritimes orientales
de La Méditerranée (Les Detroits-Le Canal de Suez.)
ص ٤٢٧ .

(٣) مقال عن « قناة السويس » بمجلة La Documentation Internationale
السنة الثانية ، رقم ١٦ ، فى ١٥ سبتمبر ١٩٣٥ ، ص ٢٤٩ .

من ميثاق عصبة الأمم التي تقول فقرتها الأولى : « يعترف أعضاء العصبة ، كل فيما يخصه ، أن الميثاق الحالي يفسخ كل الالتزامات والاتفاقات التي بينهم والتي تتعارض مع نصوصه ، ويلتزمون بألا يرتبطوا مستقبلا بمثلها فيما بينهم » . ويتوسعون في بحث مدلول هذا النص استنادا للآثار التي تترتب على وجود عصبة الأمم فيقولون بأن قواعد ميثاق العصبة هدمت قواعد الحياد التي كانت سائدة قبل الحرب الكبرى ، وكل اتفاق كمعاهدة ١٨٨٨ يعطل جزاءات عصبة الأمم يعد أنه قد ألغى أو تعدل من نفسه . وكل دولة عضو في عصبة الأمم تكون قد قبلت بدخولها فيها جواز تطبيق العقوبات عليها إذا هي دخلت حرا خرقا لالتزاماتها . وقد أعلن مجلس عصبة الأمم نفسه في سنة ١٩٢٠ أن خلع صفة الحياد على أعضاء عصبة الأمم يتعارض مع المبدأ الذي يقضى بأن كل الأعضاء ملزمون بالاشتراك في العمل الذي يؤدي لاحترام التزاماتهم . وأعلنت الحكومة البريطانية سنة ١٩٢٩ أن بين أعضاء العصبة لا يكون هناك ما يسمى حقوق المحايدين لأنه ليس بينهم محايدون بالمعنى المفهوم . وأيد العلماء هذه النظرية بقولهم إن الالتزامات المفروضة على الأعضاء بمقتضى المادة ١٦ تفضل سائر الالتزامات الناتجة من المعاهدات التجارية وغيرها ، وأن أى دولة مرتبطة بميثاق العصبة لم يعد في إمكانها أن تستند إلى معاهدة تتعارض معه ، وإذا كان توقيع الجزاءات يتعارض مع التزامات ناتجة عن معاهدات أخرى كانت الأفضلية لأحكام الميثاق لأنه أعم وأقوى من كل ماعداه من المواثيق ويجب أن تخضع له الدول التي قبلته ، وأن الحياد يجب ألا يكون من طبيعته تعطيل القيام بعمل مشترك ضد الدولة المعتدية . ويرتبون على هذا كله أن المادة العشرين من الميثاق تنافي المعاهدات السابقة بين أعضاء العصبة إذا تعارضت مع أحكامه ، أى أنه إذا كانت بعض نصوص معاهدة ١٨٨٨ من شأنها أن تعطل تطبيق المادة ١٦ ، فإن هذه النصوص تكون قد نسخت ، مادام كل الموقعين على هذه المعاهدة أصبحوا أعضاء في العصبة . (١)

(١) مقال بويل عن قناة السويس وجزاءات عصبة الأمم ، ص ٦٧ و٦٨ و٧٢ . جيبال ، عن إمكان قفل قناة السويس ، ص ٦٦ .

وخلاصة ما تقدم أن النظام الدولي الذي قررتة معاهدة ١٨٨٨ لقناة السويس قد انطوى ، بشكل ما ، تحت النظام الاعم الخاص بعصبة الأمم واندماج فيه ، أو على الأقل تقوى به واستند إليه ، وصار للعصبة أن تباشر النظام الخاص بالقناة وترتبه وتوجهه في نطاق النصوص الواردة في الميثاق .

النظرية الثانية — عدم جواز قفل القناة :

يقول أنصار هذه النظرية بعدم جواز قفل قناة السويس كعقوبة اقتصادية تطبيقاً للمادة ١٦ من ميثاق عصبة الأمم . ويؤيدون وجهة نظرهم ويردون على مخالفيهم بالحجج الآتية :

(١) أكدت معاهدات السلام قيام ونفاذ معاهدة ١٨٨٨ . وميثاق العصبة يعد جزءاً من مجموعة هذه المعاهدات . ومعاهدة لوزان ، التي سبق بينا مدى أثرها على النظام الذي قررتة المعاهدة المذكورة ، لا تحيل هذا النظام بأي شكل على هذا الميثاق . وهذا يناقض القول بأن معاهدة ١٨٨٨ انطوت تحت الميثاق إذ هذا معناه إلغاء أحكامها ، كلها أو بعضها ، متى تعارضت معه ، ولا يمكن الوصول لهذا إلا بتعديلاتها وهو ما لم يحصل .^(١)

(٢) يختلف الغرض من ميثاق عصبة الأمم عن الغرض من اتفاق ١٨٨٨ ، إذ الغرض من الأول تنظيم السلام العالمى وضمانه بترتيب جزاءات ضد الدولة التي تدخل حرباً خرقاً لالتزاماتها فيه ، ولكن الثانى لا شأن له بالحروب والجزاءات الخاصة بها ، بل هدفه ضمان حرية المرور بقناة السويس على وجه المساواة للجميع ، خصوصاً المتحاربين ، بصرف النظر عن المعتدى والمعتدى عليه .^(٢)

(١) مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، ص ٢٥ . باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٥ . مصر ، (كتاب أصدره مجلس الشيوخ بمناسبة انعقاد المؤتمر البرلماني الدولي بالقاهرة عام ١٩٤٧) ص ٢٥ . جيبال ، عن امكان قفل قناة السويس ، ص ٧٦ . مقال عن قناة السويس بمجلة La Documentation Internationale ، ١٥ سبتمبر ١٩٣٥ ، ص ٢٤٩ .

(٢) مذكرة بدوى باشا ، ص ٢٦ .

(٣) في وقت الحرب بين إيطاليا والحبشة سنة ١٩٣٥ كانت مصر هي الدولة صاحبة السيادة التامة على القناة ، وفي نفس الوقت ليست عضواً في العصبة ، وبهذا لا تعد لازمة بأحكام الميثاق وقفل القناة تطبيقاً له (١) .

(٤) تقول المادة ٢١ من ميثاق العصبة « إن الموائيق الدولية التي تحقق حفظ السلام ، كمعاهدات التحكيم والاتفاقات الإقليمية ، كبداً موزرو ، لاتعد متعارضة مع أى نص من نصوص الميثاق » ، ومعاهدة ١٨٨٨ تدخل ضمن هذه الموائيق التي تخدم السلام والتي تعتبر قائمة وغير متعارضة مع ميثاق العصبة (٢) .

(٥) لم يقض ميثاق العصبة على مبدأ الحياد ، ولا يمنع الدول ، التي لا تريد أن تشترك في المنازعات الدولية أخذاً بمبدأ التضامن الدولي ، من أن تحتفظ بالحياد . وقد تصرفت الدول الكبرى بعد الحرب على أساس أن الحياد لا يزال قائماً فقدت معاهدات كثيرة بعد سنة ١٩١٩ ترجع فيها بشكل أو بآخر على الحياد وحقوق المحايدين ، وارتبطت بعضها في عدة معاهدات بالتزام الحياد في مواجهة بعض الدول الأخرى في حالة الحرب . وقرر مجلس العصبة في ١٣ فبراير ١٩٢٠ أن مبدأ الوقوف على الحياد لا يتعارض مع التزام أعضاء العصبة بالتصرف بصفة تضامنية للعمل على احترام نصوص الميثاق . وقبلت عصبة الأمم دخول سويسرا عضواً فيها مع الاعتراف بحيادها القائم في القانون الدولي ، وقيل نبريراً لذلك إن هذا الاعتراف تم خدمة للسلام العام الذي ينشده الميثاق . وبرز مبدأ الحياد بوضوحاً بعد الحرب الإيطالية الحبشية أثناء الحرب الأهلية الأسبانية . وأوجدت بعض الاتفاقات اللاحقة للميثاق مناطق مجردة من التسليح ، وهذا يعني إعفاءها من تطبيق الجزاءات في حدودها . وهذا كله يؤيد ، بالمثل ، وجوب احترام الكيان القانوني الذي قرره معاهدة ١٨٨٨ لقناة السويس ، وهي المعاهدة التي أوجدت لمنطقة القناة نوعاً من

(١) مذكرة بدوى باشا . ص ٣٦ .

(٢) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٥ . جبال ، عن امكان قفل قناة

السويس ، ص ٧٨ .

الحياد أو الحصانة الدولية (١).

(٦) كفل الميثاق حرية المواصلات والمرور . (٢) وهذا استناداً للمادة ٢٣ منه التي تنص على أن يتولى أعضاء العصبة تنظيم المسائل التي تضمن سلامة وحرية المواصلات والمرور .

(٧) قضت محكمة العدل الدولية سنة ١٩٢٣ ، في قضية السفينة « ومبلدون Wimbledon » ، أنه تطبيقاً للمادة ٣٨١ من معاهدة فرساي لا يجوز قفل قناة كييل إلا في وجه الدولة التي تكون في حالة حرب مع ألمانيا . وقررت أن قيام ألمانيا بقفل هذه القناة سنة ١٩٢١ أثناء الحرب الروسية البولونية في وجه السفن الحاربة يعد عملاً غير قانوني ويتعارض مع مبدأ حرية المواصلات الذي تقرر سنة ١٩١٩ . وقالت المحكمة في حكمها إن القنوات الدولية يجب أن تظل دائماً حرة ومفتوحة . ومن ثم يمكن أن يقال إن محكمة العدل الدولية قد أكدت حكم الصوص الواردة بمعاهدة ١٨٨٨ ، خصوصاً المادة الأولى منها التي تنص على أن تكون قناة السويس مفتوحة على الدوام للجميع (٣) .

(٨) ليست معاهدة ١٨٨٨ من المعاهدات التي تتعارض مع ميثاق العصبة لأن المادة ٢٠ منه ، التي تنص على فسخ الالتزامات المناقضة له ، كان القصد منها في الأصل تطبيقها على الاتفاقات التي لها طابع التحالف الهجومي . ومما يؤيد عدم التعارض بينهما أن أية حكومة من أعضاء العصبة لم تقم بأية محاولة لمراجعة المعاهدة المذكورة لإلغاء ما قد يكون من نصوصها متعارضاً مع الميثاق ، تطبيقاً لنفس المادة ٢٠ التي تطلب فقرتها الثانية من الأعضاء أن يتخلصوا حالا من التزاماتهم التي

(١) كتاب مجلس الشيوخ عن « مصر » ، ص ٥١ . مقال بويل عن قناة السويس وجزءات عصبة الأمم ، ص ٦٩ و ٧٠ . جيبال ، المرجع السابق ، ص ٧١ وما بعدها و ٨٣ .
(٢) كتاب مجلس الشيوخ عن « مصر » ، ص ٥٢ . جيبال ، المرجع السابق ، ص ٧٥ .
(٣) مقال بويل عن قناة السويس وجزءات عصبة الأمم ، ص ٧٠ و ٧١ . جيبال . المرجع السابق ، ص ٧٢ وما بعدها .

سبق ارتباطهم بها قبل الميثاق وتكون متناقضة مع نصوصه (١) .

(٩) في ٢٦ سبتمبر ١٩٣١ وضع في ظلال عصبة الأمم مشروع اتفاق خاص بتحسين وسائل منع الحرب ، نصت المادة ٩ منه على أن هذا الاتفاق « يجب ألا يؤثر على حق حرية المرور عبر قناة السويس الذي نص عليه في اتفاقية حرية الملاحة بقناة السويس البحرية ، الموقعة بالآستانة في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ » (٢) . وهذا يفصح عن ديمومة احترام حرية المرور بالقناة وعدم جواز حرمان أية دولة منه في أي ظرف ، حتى وإن كان هذا المشروع لم يدخل دور التنفيذ .

(١٠) معاهدة ١٨٨٨ كميثاق العصبة ذات صفة دولية ووضعت للنفع الدولي ، وليس من السهل تغليب الميثاق عليها ، حتى وإن كان عدد الموقعين عليه أكثر من الموقعين عليها ، لأن كثرة عدد الموقعين لا تترتب عليها أفضلية بين الموائيق ذات الصفة الدولية . بل قد يمكن القول إن مبدأ حرية المواصلات والمرور ، وهو المبدأ القديم الثابت ، له الصدارة على المادة ١٦ من الميثاق . ويمكن أن يستخلص بصفة عامة من قضاء محكمة العدل الدولية وبعض الاتفاقات والآراء العلمية التي جرت بعد عهد العصبة أن النص الذي يكون الغرض منه محدداً ومقيداً ويكون موضوعه معيناً بدقة ، كالمادة الأولى من معاهدة ١٨٨٨ ، يجب عند التعارض ، أن يفضل في قيمته وقوته التنفيذية النص الذي يكون الغرض منه وضع قواعد عامة ، كالمادة ١٦ من الميثاق . (٣)

(١١) عقدت معاهدة ١٨٨٨ قبل ميثاق العصبة ، وصار للذول الموقعة

(١) مقال بويل السابق ، ص ٧١ .

تقول الفقرة الثانية من المادة ٢٠ المذكورة : « إذا كان أحد الأعضاء قد ارتبط ، قبل دخوله العصبة ، بالتزامات تتعارض مع نصوص الميثاق فانه يجب عليه اتخاذ تدابير سريعة للتخلص من هذه الالتزامات » .

(٢) مقال بويل السابق ، ص ٧١ .

(٣) جيبال ، المرجع السابق ، ص ٨٤ وما بعدها .

عليها ، ومنها إيطاليا ، حق مكتسب في التمتع بأحكامها . وبما أن هذه المعاهدة لم تلغ ولم يصدر حكم أو قرار دولي باعتبارها منسوخة فهي تحتفظ تماماً بمفعولها وقوتها التنفيذية حتى بعد قيام عصبة الأمم . (١)

هذه هي حجج نظرية عدم جواز قفل القناة . وقد رد أنصار النظرية الأولى على بعض هذه الحجج فقالوا إن اتفاق عام ١٩٣١ لم يدخل دور التنفيذ لأنه لم يصدق عليه وبقى مجرد مشروع اتفاق ، وحتى على فرض نفاذه فإن المادة ٩ منه التي تنص على أن هذا الاتفاق لا يقيد حرية المرور بقناة السويس تقرر أيضاً أنه لا يؤثر بأي شكل على حقوق وواجبات مجلس العصبة في حالة الاعتداء على نصوص الميثاق . وقالوا إن مبدأ الحياد يظل قائماً بالنسبة للحروب المشروعة التي يميزها الميثاق عن الحروب غير المشروعة التي يترتب عليها خضوع الحياد والاتفاقات الدولية ، كعاهدة ١٨٨٨ ، للمادة ١٦ منه . وبينوا أن الاستناد لقضية «ومبلدون» هنا في غير موضعه لأن ألمانيا لم تكن في وقت صدور الحكم فيها عضواً في العصبة ، وكانت الحرب القائمة بين روسيا وبولندا معتبرة حرباً مشروعة . وقالوا إن اعتراف عصبة الأمم بحياد سويسرا عند انضمامها لا يعد حجة ضد تطبيق الجزاءات لأن سويسرا قبلت صراحة أن تشترك في التدابير الاقتصادية ضد الدولة المعتدية . (٢)

الأساس الصحيح لعدم جواز قفل القناة :

إن القول بأنه لا يجوز قفل قناة السويس تطبيقاً للعقوبات الاقتصادية التي وقعت عليها عصبة الأمم على إيطاليا رأى صحيح ، ولكننا نختلف مع النظرية التي تقول به في الأساس الذي قامت عليه حججها ، وهو تسليمها باعتبار مسألة قفل القناة ، لو أجازتها المعاهدات ، عقوبة اقتصادية ومناقشتها على هذا الأساس . وكان يمكن أن يستغنى أصحابها عن عديد الحجج التي ساقوها لو أنهم فطنوا إلى حقيقة الوضع

(١) جبال . المرجع السابق ، ص ٩٠ .

(٢) مقال بويل السابق ، ص ٧١ و٧٢ . جبال المرجع السابق ، ص ١٠٩ وما بعدها .

واجتهدوا في بيان الصفة الصحيحة لقتل القناة ، وهي أنها مسألة عسكرية أكثر منها اقتصادية خصوصاً من ناحية توقيعها كعقوبة على دولة ما .

وليبيان هذه الحقيقة نقرر أن قتل القنوات والمضائق في وجه دولة كعقوبة معناه التدخل بشكل إيجابي وقطع مسالك البحار في وجهها وحرمانها من حرية المرور العامة المقررة في القانون الدولي وفي بعض المعاهدات ، كمعاهدة ١٨٨٨ . وهذا الحرمان نوع من الحصر على الدولة المعاقبة يستدعي طبعاً استخدام القوة لتنفيذه ، وإلا كان توقيعها عبثاً . ولا يمكن اعتبار العقوبة التي تستدعي لتنفيذها استخدام القوة عقوبة اقتصادية لأن العقوبات الاقتصادية من طبيعتها أن تجعل الدول المشتركة فيها تقف موقفاً سلبياً من الدولة المعاقبة ، فمثلاً لا تصدر لها ولا تستورد منها شيئاً وتمنع رعاياها من التعامل مع رعايا هذه الدولة ، وبالاختصار تقطع الاتصالات ذات الصلة المالية والاقتصادية معها . وقد ظهر الطابع العسكري لأجراء قتل قناة السويس بوضوح إبان الحرب الإيطالية الحبشية سنة ١٩٣٥ ، إذ تبين أنه لا يمكن تنفيذه إلا بواسطة قوة تجبر السفن الإيطالية على عدم المرور إذا هي حاولته قهراً ؛ ولا أدل على هذا من تصريح وزير خارجية بريطانيا بمجلس العموم في ٦ مايو سنة ١٩٣٦ بأن قتل قناة السويس في وجه السفن الإيطالية كان الوسيلة الناجعة لردع إيطاليا ، ولكن هذه الوسيلة كانت تؤدي حتماً لعمل عسكري يجر للحرب ، وأنه لا يمكن تنفيذ قتل القناة بسفن « من ورق » . (١) وقال البعض بوجوب توفير قوة مسلحة تحمي تنفيذ عقوبة قتل القناة في وجه الدولة المعتدية ، (٢) ولكنهم مع هذا جاروا القول بأن هذه عقوبة اقتصادية ، وناقشوا هذا الموضوع على هذا الأساس دون أن يتنبهوا إلى أن منطق الأمور ، حتى في قولهم ، يقضى بالقول بأنها عقوبة عسكرية ، ولم يكن من المنتظر أن

(١) جبال ، المرجع السابق ، ص ١٤٨ .

(٢) مقال عن قناة السويس بمجلة La Documentation Internationale

١٥ سبتمبر سنة ١٩٣٥ ، ص ٢٥٠ . جبال ، المرجع السابق ، ص ١١٥ .

ترضخ السفن الإيطالية بسهولة لأية عقوبة من هذا النوع ، خصوصا إذا صيغت في قالب اقتصادي في حين أنها في حقيقتها ذات طابع عسكري خارج عن العقوبات الاقتصادية التي قررتها العصبة .

وقد يقال ، ردا على هذا الرأي ، إن المرور بالقناة تشرف عليه شركة خاصة ، وكل سفينة تريد المرور يلزمها الاتصال بوكلاء الشركة بموانئ مدخل القناة حتى يسمح لها به بعد تأدية الرسوم وتعيين الأدلاء وغير هذا من الاجراءات المعتادة ، ولما كانت أعمال الشركة ذات صفة اقتصادية ومالية فهي من نوع العلاقات التي يلتزم أعضاء العصبة بقطعها بالنسبة للدولة التي عوقبت اقتصاديا ، وأنه يكفي لتنفيذ قفل القناة أن تمتنع إدارات الشركة عن تقديم الخدمات المعتادة لسفن الدولة المعتدية عندما تطلب المرور .

والرد على هذا أن أعمال وخدمات الشركة وإن كانت حقيقية ذات صفة اقتصادية بالمعنى المفهوم من العقوبات الاقتصادية ، إلا أن قطع هذه الخدمات ليس معناه تنفيذ قفل القناة ، ومن غير المؤكد أنه يؤدي لهذا ، إذ لو منعنا إدارات الشركة من الاتصال بالسفن التابعة للدولة المعتدية ، وحتى لو زدنا على هذا جواز تنبيه هذه السفن لعدم المرور تطبيقاً لقرار العصبة ، فما العمل لو أنها تجاهلت إدارات الشركة ولم تحترم التنبيه الصادر لها وتقدمت لمدخل القناة للمرور عنوة ، وهو ما كان متوقعا فعلا من السفن الإيطالية أثناء الحرب الحبشية ؟ هنا يبدأ الجانب العسكري في الموضوع فاما ان تقابلها بقوة تمنعها من المرور وتشبك معها في قتال إذا لم تمثل للأوامر ، واما أن نتركها تمر وتكون العقوبة غير منفذة . وبهذا يظهر للعيان أن العقوبة انقلبت أو بالأصح وضحت أنها عقوبة عسكرية لا اقتصادية .

حالة فرضية :

هب أن العصبة رأت أن تطبق على إيطاليا العقوبات العسكرية للنصوص عليها في الفقرتين الثانية والرابعة من المادة ١٦ من الميثاق ، فهل كان يجوز في

هذه الحالة قتل قناة السويس دون هذه الدولة كعقوبة من هذه العقوبات ؟
قبل الإجابة على هذا السؤال يجب أن نراعى أولاً أنه مجرد فرض لم يقع فعلاً ؛
وثانياً لم يكن لدى العصبة من الأسباب ما يمكنها من أن تنفذ فعلاً العقوبات
العسكرية لو أنها رأت تقريرها ضد دولة من الدول ؛ وثالثاً لم يعد للعصبة برمتها
وجود قائم في وقتنا هذا . وكل هذه الاعتبارات تقال لحد كبير أهمية الإفاضة في بحث
هذه المسألة ، ولكن للفائدة العلمية وللإلحاح بالموضوع من جميع نواحيه يتحتم علينا
الإجابة على السؤال ولو بإيجاز ، كما يلي :

لو ان العصبة قررت توقيع العقوبات العسكرية ضد دولة معتدية فإنه يجوز
قتل قناة السويس دون سفن هذه الدولة تطبيقاً لهذه العقوبات .

هذا هو الجواب . ولكن المسألة ليست من البساطة لدرجة القول إنه بمجرد
أن تنطق العصبة بتوقيع العقوبات المذكورة تقفل قناة السويس دون سفن الدولة
المعتدية ، بل لابد للوصول لهذه النتيجة ، ذات الخطورة الخاصة ، من توافر أربعة
شروط أساسية :

أولاً : أن تكون مصر عضواً في العصبة ، لأنها الدولة التي تجري القناة في
إقليمها ولها عليها حقوق السيادة ، ولا يجوز تنفيذ العقوبات في جزء من أراضيها
إلا إذا كانت هي مرتبطة بالميثاق الذي يقضى بهذه العقوبات .

ثانياً : أن يصدر قرار صريح من عصبة الأمم بقتل قناة السويس كعقوبة
عسكرية ضد الدولة المعتدية . وهذا شرط لابد منه حتى تكون العصبة بهذا
القرار قد فصلت في مسألة تناقض أو عدم تناقض الميثاق مع معاهدة ١٨٨٨ وأيهما
يتغلب عند الخلاف . وللعصبة أن تصدر مثل هذا القرار باعتبارها الهيئة الكبرى
التي بيدها مصائر السلام والبت في قيام أو عدم قيام المعاهدات ونفاذ أو عدم نفاذ
أحكامها ، كلها أو بعضها . ومن المناسب أن نشير ، تأييداً لهذا الشرط ، إلى تصريح
وزير خارجية بريطانيا في مجلس العموم ، بجلسته ٦ مايو سنة ١٩٣٦ ، الذي

قال فيه إن قفل قناة السويس لابد لتوقيعه من « أن يصدر به قرار من العصبة » (١) .

ثالثاً : أن تتولى العصبة وضع الترتيبات اللازمة لقفل القناة وحل جميع الصعوبات التي تنشأ عن هذا العمل ، بواسطة لجنة فنية أو ما أشبه يكون لمصرفها صوت مسموع ، حتى لاتواجه الحكومة المصرية أو شركة القناة أو أى جهة أخرى أزمات يحتمل كثيراً وقوعها عند اتخاذ مثل هذا الإجراء النادر الخطير .

رابعاً : أن تدبر العصبة القوات التي تتولى عقوبة قفل القناة ، حتى لاتترك الدولة صاحبة القناة تتصادم مع الدولة المعتدية على الميثاق ، وتعرض مصالحها للخطر في أمر لا يخصها مباشرة ولا يهمها هي وحدها ، بل يخص السلام العام ويهم مجموعة الدول التي تمثلها عصبة الأمم .

ويلاحظ أن تغليب حكم الميثاق وقفل القناة في هذه الأحوال لايعنى فسخ معاهدة ١٨٨٨ ، وإلغاء المادة الأولى منها ، بل يعنى مجرد توقيف مايتعارض من أحكامها مع هذا الإجراء توقيفاً مؤقتاً ، طالما كانت العقوبات التي تشمل قفل القناة سارية ضد الدولة المعتدية .

المطلب الثالث — النتيجة

بعد هذا النقاش الذي أثير حول مسألة قفل القناة بمناسبة الحرب بين إيطاليا والحبيشة ، في سنتي ١٩٣٥ و ١٩٣٦ ، انتهى الأمر إلى بقائها مفتوحة أمام السفن الإيطالية .

ويجب أن ننبه إلى أن هذه النتيجة لم تكن مجردالاتصار لرأى معين يقول بعدم جواز قفل القناة على أساس ثبوت صحته من الناحية القانونية ، بل كانت أولاً لأسباب أملت فيها ظروف الواقع والاعتبارات السياسية والحربية . فقد رأت بريطانيا التي كانت تشرف فعلاً على القناة إبان تلك الأزمة ، أن مصلحتها تقضى عليها

(١) أوبنهايم ، International Law ، جزء ١ ، ص ٣٧٦ هامش . .

بالاتصا ببايطاليا وأنصارها فى حرب يمتل نشوبها بسبب قيام أسطولها ، وخذ
أو مع غيره ، بقل القناة فى وجه السفن الايطالية ، فى وقت لم تكن هى مستعدة
لهذه الحرب . وكانت الحكومة لفرنسية ، تمثياً مع سياستها الخاصة ، لآتخذ اتخاذ
تدابير حاسمة ضد إيطاليا ، كقتل القناة فى وجهها ، وجات فى هذا رغبة
إيطاليا وألمانيا .

ووقت شركة القناة من البداية موقفاً معارضا لفكرة القفل (١) . وكانت
مدفوعة فى هذا الموقف بأربعة عوامل : الأول خوفها من الخسائر التى تلحق
إيراداتها نتيجة منع السفن الايطالية من المرور وحرمان الشركة من الرسوم التى
تدفعها ؛ والثانى خشية الأضرار التى قد تصبب القناة بسبب احتمال قيام الأعمال
العدائية فى منطقتها واستهدافها هى ومنشأها للهجوم ؛ والثالث مراعاة موقف
الحكومة الفرنسية ، إذ اعتادت الشركة عند الأزمات تنسيق موقفها مع سياسة
هذه الحكومة التى لها نفوذ كبير على الشركة ؛ وأخيراً انتصاراً لفكرة احترام
حكم المادة الأولى من معاهدة ١٨٨٨ التى تقرر بقاء القناة مفتوحة على الدوام
بالنسبة للجميع ، خصوصاً والشركة تثبت دائماً بهذه المعاهدة وتعتبرها سنداً قوياً
لضمان مصالحها .

الفصل الرابع

القناة فى النزاع المصرى الانجليزى

انتهت الحرب الكبرى بانتصار الحلفاء وودى ببدأ تقرير المصير ، انتصاراً
لحق الشعوب فى الاستقلال ، فكان من الطبيعى أن يطالب المصريون باستقلال
بلادهم ، التى أعلنت بريطانيا عليها حمايتها وأبعدت عنها سيادة تركيا ، وأن يعاودوا

(١) كوستولانى ، Suez, Le Roman d'une Intreprise ، ص ٢٠٩ .

السعى للتخلص من سيطرة هذه الدولة على وادى النيل ، تلك السيطرة التى بدأت باحتلال القوات البريطانية للأراضى المصرية عام ١٨٨٢ . وقد بدأت المطالبة ، بعد الحرب ، فى ١٣ نوفمبر ١٩١٨ عقب إعلان الهدنة بيومين ، وبدأت سلسلة المفاوضات بين مصر وبريطانيا من سنة ١٩٢٠ ، وكانت الحماية البريطانية قائمة فعلا ، ثم صدر فى سنة ١٩٢٢ تصريح بريطانى يلغى هذه الحماية وتعترف فيه بريطانيا باستقلال مصر مع بعض التحفظات ، واستؤنفت بعده المفاوضات للتخلص من هذه التحفظات ، وظل الأمر بين أخذ ورد إلى أن جاءت سنة ١٩٣٦ التى وضعت فيها معاهدة تحالف بين مصر وبريطانيا . وبجانب هذا كله كانت بريطانيا لا تفتأ طوال هذه السنين تعلن وتتمسك فى المجال الدولى بمركزها الذى أعطته هى لنفسها بمصر إلى أن وقعت عام ١٩٣٨ اتفاقا مع إيطاليا تجدد فيه اعترافها بمعاهدة ١٨٨٨ .

ولما كانت القناة ومنطقتها داخلة ضمن الأراضى المصرية وكانت محتلة بالجنود الانجليز ، بل كان الدفاع عنها هو الحجة الرئيسية للاحتلال البريطانى ومحور النزاع بين مصر وبريطانيا ، لهذا كان من البديهي أن تشملها المفاوضات والاتفاقات والمواثيق الخاصة بقسوية النزاع بين البلدين أو التى لها علاقة بموضوعه . وسندرس فى المباحث التالية مادار بخصوص القناة ومس وضعها ومركزها فى المراحل التى أشرنا إليها :

المبحث الأول

المفاوضات فى ظل الحماية

فى هذه المرحلة ، من انتهاء الحرب إلى عام ١٩٢٢ ، تمت مطالبة ١٣ نوفمبر ١٩١٨ ، ومحادثات ملتر سنة ١٩٢٠ ، ومفاوضات عدلى - كيرزون سنة ١٩٢١ على التفصيل الآتى :

المطلب الأول - طلبات ١٣ نوفمبر ١٩١٨

في ١٣ نوفمبر ١٩١٨ تقدم المصريون الثلاثة ، سعد وشعراوي وفهيمى ، للمعتمد البريطانى بطلب رفع الحماية وإعلان استقلال مصر . ولما كان السبب الرئيسى لتثبيت بريطانيا بمصر هو ضمان سلامة قناة السويس باعتبارها الطريق الأساسى للهند وباقي أجزاء الامبراطورية بالشرق ، فقد رأى المندوبون الثلاثة طمأنة بريطانيا من هذه الناحية وأبلغوا معتمدها ، ضمن أقوالهم ، مايلى :

« متى ساعدتنا انجلترا على استقلالنا التام ، فانا نعطيها ضمانا معقولة لعدم تمكين أى دولة من استقلالنا والمساس بمصلحة انجلترا فنعطيا ضمانا في طريقها إلى الهند ، وهى قناة السويس ، بأن نجعل لها دون غيرها حق احتلالها عند الاقتضاء ، بل نحالفها على غيرها ، ونقدم لها عند اللزوم ما تستلزمه المحالقة من الجنود» . (١)

ولم تظهر انجلترا قبولها لهذه الطلبات وقابلتها بمحاولة إخماد الحركة الوطنية المصرية حتى اشتعلت ثورة ١٩١٩ المعروفة .

المطلب الثانى - محادثات ملر سنة ١٩٢٠

عينت الحكومة البريطانية سنة ١٩١٩ لجنة برئاسة اللورد ملر للعمل على حل المسألة المصرية ، وحضرت اللجنة لمصر ولكنها لم تنجح في الاتصال بالمصريين فعادت إلى لندن واتصلت هناك في صيف سنة ١٩٢٠ باللورد المصرى برئاسة سعد زغلول باشا وجرت محادثات بين الطرفين . وقدم ملر للوفد مشروع اتفاق تقول المادة الثالثة منه :

« نظراً للمسئولية التى أخذتها بريطانيا العظمى على عاتقها في البند السابق ونظراً لما لبريطانيا العظمى من المصلحة الخاصة في حماية المواصلات مع ممتلكاتها في الشرق والشرق الأقصى تمنح مصر بريطانيا حق ابقاء قوة عسكرية علي

(١) كلمة حافظ رمضان باشا المنشورة بمجلة المصور ، العدد ١١٨٠ ، في ٢٣ مايو سنة

١٩٤٧ . محمود سليمان غنام ، الطاعنة المصرية الانجليزية (١٩٣٦) ، ص ٢٠٨ .

الأراضي المصرية واستخدام الموانئ والمطارات المصرية لضمان الدفاع عن مصر وحماية مواصلات بريطانيا العظمى مع تلك الممتلكات . أما الموضع أو الموضع التي يعسكر فيها الجنود البريطانيون فتعين في الاتفاقية . (١)

ولم يقر الوفد المصري هذا المشروع وقدم للجنة ملز في ١٧ يولية ١٩٢٠ مشروعا آخر تقرر المادة الثامنة منه :

« لبريطانيا العظمى ، إن رأت لزوما ، أن تنشئ على مصارينها بالشاطئ .
الأسوي لقناة السويس نقطة عسكرية للمساعدة على صد ما عساه يحصل من
الهجمات الأجنبية على هذه القناة . وتحديد منطقة هذه النقطة يحصل بعد بمعرفة
لجنة مكونة من خبراء عسكريين من الطرفين بعدد متساو . ومن المتفق عليه
أن إنشاء هذه النقطة لا يعطى لبريطانيا العظمى أى حق في التدخل في أمور مصر
ولا يخل أدنى إخلال بما لمصر من حقوق السيادة على تلك المنطقة التي تبقى خاضعة
لسلطة مصر ومنفذة فيها قوانينها . كما لا يمس بالسلطة المخولة لمصر باتفاقية
القسطنطينية المحررة في أكتوبر سنة ١٨٨٨ الخاصة بحرية الملاحة في قناة السويس .
وبعد مضي عشر سنين من تاريخ العمل بهذه المعاهدة يبحث المتعاقدان الأمر
لمعرفة ما إذا كان استبقاء هذه النقطة لم يعد له لزوم وما إذا لم يكن ممكنا أن
يترك لمصر وحدها العناية بالمحافظة على القناة . وفي حالة الخلاف يرفع الأمر
إلى عصبة الأمم . » (٢)

وبعد أخذ ورد بين الجانبين قدمت اللجنة لسعد وزملاته في ١٨ أغسطس
سنة ١٩٢٠ مذكرة كأساس لمعاهدة ، جاءت الفقرة الثانية من البند الرابع
منها تقول :

(١) محمود غنام ، المعاهدة المصرية الانجليزية ، ص ٢٠٩ .

(٢) مجموعة وثائق المفاوضات بين مصر وانجلترا من سنة ١٩٢٠ إلى سنة ١٩٢٢

وقرار اللورد ملز وتصريح ٢٨ فبراير سنة ١٩٢٢ ومعاهدة سنة ١٩٣٦ ، ص ٢٢٣ .

« تمنح مصر بريطانيا العظمى حق ابقاء قوة عسكرية في الأرض المصرية لحماية مواصلاتها الامبراطورية وتعين المعاهدة المكان الذي تعسكر فيه هذه القوة وتسوى ما تستتبعه من المسائل التي تحتاج إلى التسوية ، ولا يعتبر وجود هذه القوة بأي وجه من الوجوه احتلالاً عسكرياً للبلاد كما أنه لا يمس حقوق حكومة مصر » . (١)

ووضع ملتر تقريراً شرح فيه السياسة التي بنيت عليها بنود هذه المذكرة ، واستعرض فيه مسألة الدفاع عن المواصلات الامبراطورية وبقاء قوة بريطانية بمصر ، فقرر أن المصريين تمسكوا بأن يكون معسكر تلك القوة بمنطقة القناة وفضلوا ضفتها الشرقية ، ورد على هذا بأنه ليس في الإمكان الموافقة على هذا الطلب « لأن وجود جنود بريطانيين في منطقة القناة المحايدة يمكن أن يوجد مشاكل بين بريطانيا والدول الأخرى التي لها مصلحة في هذه القناة الدولية ، إذ حياد القناة مضمون باتفاقات دولية ، فاحتلال جنود دولة واحدة لمنطقتها احتلالاً دائماً قد يعد خرقاً لهذا الحياد » . (٢)

وأهم ما يستفاد من هذا الرد أن بريطانيا تعترف على لسان وزيرها ملتر ، بأن وجود جنودها بمنطقة القناة يعد اعتداء على مركز هذا الطريق الذي ضمته المعاهدة الدولية التي وضعت عام ١٨٨٨ ، سواء كان وجود هؤلاء الجنود باسم الحماية على مصر أو بأي اسم آخر .

ويجب أن يلاحظ أن ملتر لم يكن يهدف بهذا الدفع ، الذي يقول بحصانة منطقة القناة تطبيقاً للاتفاقات الدولية ، مجرد احترام هذه الحصانة بل كان يقصد استغلال هذه الحجة للتوصل إلى قبول المصريين أن يحتل الجنود البريطانيون أجزاء داخل الأراضي المصرية وعدم التمسك بتركيز هذا الاحتلال بنحوار القناة .

(١) مجموعة وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ٢٥٣ .

(٢) مجموعة وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ٢٥٥ .

ويؤيد هذه الملاحظة ما ورد في تقرير ملتر من أن مصلحة بريطانيا من الوجهة العسكرية في مصر لا تقتصر على ضمان حرية مرورها بالقناة بل تشمل الدفاع عن جميع مواصلاتها الامبراطورية بالأراضي المصرية من برية وبحرية وجوية .^(١) ولهذا السبب لم تر لجنة ملتر البت في مسألة قصر الاحتلال على منطقة القناة .

وفي نهاية المباحثات رأى الوفد استشارة رأى العام المصرى في مشروع لجنة ملتر الأخير كأساس للاتفاق الهائى ، فأبدى المصريون عليه بعض التحفظات التى رأوا ضرورة إقرارها مقدماً ، ولكن الحكومة البريطانية رأت تأجيل البت فى هذه التحفظات للمفاوضات الرسمية ، ولم يقرها الوفد على هذا الرأى وقطعت المحادثات واقتصر الأمر على نشر تقرير ملتر .

المطلب الثالث — مفاوضات عدلى - كيرزون سنة ١٩٢١^(٢)

تمت هذه المفاوضات بلندن سنة ١٩٢١ بين المفاوضين المصريين برئاسة عدلى باشا والمفاوضين الانجليز برئاسة لورد كيرزون . وكان محورها كالعادة مسألة الاحتلال . وقد بين الفريق المصرى أن المصريين يرغبون التخلص من الاحتلال تخلصاً تاماً إلا أنهم رأوا ، تقريباً لوجهات النظر ، حصره فى منطقة القناة فقط . مادام القصد منه حماية مواصلات الامبراطورية التى تعد القناة شريانها الأساسى . ولكن الجانب البريطانى أبدى معارضته فى تحديد مكان معين تسيطر فيه القوات الانجليزية ولا تتعداه .

وأقحم البريطانيون فى المفاوضات مسألة أخرى هى أن تبحث الحكومة المصرية مد امتياز شركة القناة مع ممثلى هذه الشركة ، والرجوع لعصبة الأمم عند الخلاف .^(٣) وبينوا أن الحكومة البريطانية ترمى بالمد أن يستمر القيام

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٢٥٥ .

(٢) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٢٦٥ إلى ٣٧٨ .

(٣) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٣٢٨ إلى ٣٦٠ .

بالتحسينات والأشغال اللازمة لصيانة القناة دون أن تحجم الشركة عن ذلك خوفاً من زيادة المصاريف وعدم إمكان تغطيتها عند انتهاء الامتياز ، وحتى تجد السفن المارة الخدمات التي اعتادتها من جانب الشركة . وأراد المفاوضون البريطانيون أيضاً أن يحصلوا على تأكيد ، أو ما أشبه ، من الحكومة المصرية يضمن لهم أن القناة ستبقى للغرض الذي أنشئت من أجله عندما يضع المصريون يدهم عليها بعد انتهاء مدة الامتياز .

وكان رد المفاوضين المصريين أن مصر سبق أن رفضت سنة ١٩١٠ مد الامتياز ، وأنهم لا يمكنهم البحث في هذا الأمر ، وأن الأغراض التي تتوخاها إنجلترا ، والتي أهمها قيام الشركة بالأشغال اللازمة لصيانة القناة عند اللزوم دون أن تحجم عن هذا عند اقتراب موعد نهاية الامتياز خوفاً من زيادة التكاليف دون أن تضمن تعويضها في مدة طويلة ، يمكن أن تتحقق بطرق أخرى غير مد الامتياز ، كاشتراك مصر في تكاليف الصيانة في السنين الأخيرة للامتياز ، وأن الخلاف على هذه المسألة من الأمور التي لا تعرض على عصبة الأمم لأنه يكون بين حكومة وشركة لا بين حكومتين ، هذا مع ملاحظة أن الامتياز لا ينتهي إلا بعد حوالي نصف قرن ، ولا يعقل ترتيب نتائج وإيجاد حلول في سنة ١٩٢١ بصددها سيقع بعد هذه المدة الطويلة ، هذا فضلاً عن أن مسألة مد الامتياز خارجة عن النطاق السياسي الذي تستند إليه المفاوضات بين مصر وإنجلترا .

وأبدى الجانب المصري أيضاً أن مصر لن تهدم الغرض الذي أنشئت القناة من أجله عندما تؤول إليها ، بل ستظل ترعى بجانب مصلحتها مصلحة العالم أجمع . وصرف النظر عن البحث في مسألة الامتياز وما يترتب على انتهاء مدته . وبقيت ، فيما يتعلق بالقناة ، مسألة الاحتلال الذي اجتهد الجانب المصري في رفعه كلية في زمن السلم والاكتفاء بعقد محالفة تضمن لإنجلترا عودة جنودها لمصر عند

وقوع حرب . وكان رد الحكومة البريطانية على هذا أنها لا تقبل التخلي عن حماية القناة لأية دولة أخرى ، ولو كانت حليفة .

وأخيراً قدم الجانب البريطاني للمفاوضين المصريين مشروعاً تنص المادة العاشرة من جزئته الثالث على أن يكون للجنود الإنجليز المراقبة في أى مكان بمصر ولأى زمان تشاء حتى تتمكن من حماية المواصلات الامبراطورية ، ومساعدة مصر ، وغير هذا من الأغراض (١) .

ورفض المفاوضون المصريون هذا المشروع ، طبعاً ، وقطعت المفاوضات بعد أن تبين أن إنجلترا لا تقبل حصر الاحتلال في مكان معين ، ووسعت أيضاً الأغراض التي تريد تحقيقها بواسطته .

المبحث الثالث

تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢

أرادت بريطانيا أن تعلن من جانبها وحدها الحل الذي رآته للمشكلة المصرية ، فأصدرت في ٢٨ فبراير ١٩٢٢ تصريحاً يقرر بنده الأول انتهاء الحماية البريطانية وأن تكون مصر دولة مستقلة ذات سيادة ، ويقرر البند الثالث احتفاظ الحكومة البريطانية بصفة مطلقة بتولى أربع مسائل ، أولها مسألة « تأمين مواصلات الامبراطورية البريطانية بمصر » وذلك إلى أن تبرم بين حكومتى مصر وبريطانيا اتفاقات تنظم مصير هذه المسائل (٢) .

ويهمنا أن نبحث أثر اعلان استقلال مصر على مركزها من القناة ، وقيمة تحفظ بريطانيا بخصوص مواصلاتها الامبراطورية ، ونشير في كلمة أخيرة إلى مسألة ارتباط مصر بمعاهدة ١٨٨٨ بعد أن اكتملت شخصيتها في العائلة الدولية .

المطلب الأول — أثر اعلان استقلال مصر

بتصريح ١٩٢٢ ألغت إنجلترا حمايتها على مصر واعترفت باستقلالها وسيادتها .

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٣٧٥ .

(٢) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٣٩٦ .

وسبق قلنا^(١) إن هذا الاعتراف مضافاً إلى تنازل تركيا في معاهدة لوران عن حقوقها على الأراضي الواقعة خارج حدودها الجديدة ، واعترافها بمركز مصر الجديد ، يجعلنا نتبين بوضوح أن مصر أصبحت تملك التمتع بسائر الحقوق التي تقترب على سيادتها التي آلت إليها على جميع أراضيها ، ولم يعد لبريطانيا أن تنازعها ذلك بدعوى الحماية . وبهذا جمعت مصر بين يديها الحقوق التي قررتها معاهدة ١٨٨٨ لها ولتركيا ، وصارت هي التي تملك وحدها المحافظة على القناة وحمايتها دون أن يكون لدولة أخرى ، تطبيقاً لهذه المعاهدة ، أن تنفرد بهذه الحماية أو أن تشارك مصر فيها . وقلنا أيضاً إن مصر كسبت هذا المركز من الناحية القانونية من ٥ نوفمبر ١٩١٤ ، وهو اليوم الذي حددته تركيا تاريخاً لتنازلها عن حقوقها على مصر ، بما فيها منطقة القناة .

المطلب الثاني — قيمة التحفظ الخاص بالمواصلات الامبراطورية

ورد هذا التحفظ عاماً بتعبير « المواصلات الامبراطورية » دون أن يذكر صراحة « قناة السويس » ، وربما استخلص المرء من هذا التعميم حجة يواجه بها من البداية هذا التحفظ ، وإخراج القناة من مدلوله بالقول بأنه مادام لم يذكرها صراحة فهو لا يشملها وأنه ينصب فقط على المواصلات البرية والجوية وغيرها مما لا يتعلق بالقناة . ولكن الواقع المستفاد من ظروف الماضي وعناصر المفاوضات السابقة تبين بوضوح أن القناة هي العمود الفقري لهذه المواصلات ، بل قد تكون هي الوحيدة المقصودة بالذات من هذا التحفظ ، وما مسألة المواصلات البرية والجوية إلا أسباب كانت بريطانيا قد أثارتها في مفاوضاتها قبل تصريح ١٩٢٢ لتصل عن طريقها لجعل احتلالها عاماً لمصر دون حصره في منطقة القناة ، ولهذا لا بد من أن نعتبر التحفظ منصّباً على القناة ونناقشه على هذا الأساس .

بعد هذه النقطة الشكائية نعيد ما قلناه دائماً من أن حق حماية القناة وصيانتها

من الحقوق التي تتبع حق السيادة ، ومادامت هذه السيادة رجعت لمصر ، لهذا لم يعد لبريطانيا صفة قانونية تستند إليها للادعاء بهذا الحق وأصبح تحفظها في هذا الخصوص قائماً على غير أساس .

وقد يقال إن بريطانيا لم تعلن استقلال مصر إلا مشروطاً بهذا التحفظ وغيره من التحفظات . وردنا على هذا أن بريطانيا لا شأن لها باستقلال مصر ، ولم يكن لها في يوم من الأيام حق السيادة عليها حتى يقال إنها تنازلت عن هذه السيادة بشروط ، وكل ما في الأمر أنها ، بمقتضى تصريح ١٩٢٢ ، اعترفت بهذا الاستقلال مجرد اعتراف ، ولا يمكن أن يقال إنها هي التي أوجدت هذا الاستقلال أو منحتة أو أعطته لأن فاقده الشيء لا يعطيه .

وحتى لو فرض ، وهذا غير صحيح ، أن الاحتلال والحماية قد أعطيا بريطانيا صفة تخولها التحكم قانوناً في استقلال مصر وسيادتها ، فإنها وقد قبلت الاعتراف لهذا الوطن بالاستقلال والسيادة تكون قد تنازلت ضمناً وحثماً عن الحقوق التي لا تنهض إلا مستندة لحق السيادة ، ومن هذه الحقوق مارتبته معاهدة ١٨٨٨ لمصر وتركيا بخصوص حماية قناة السويس والدفاع عنها ، ولم يعد لبريطانيا سند قانوني يخولها التمتع بحق الدفاع عن هذا الطريق ، سواء وحدها أو بالاشتراك مع مصر .

المطلب الثالث — ارتباط مصر بمعاهدة ١٨٨٨

ظهرت مصر دولة مستقلة ذات سيادة في العائلة الدولية . ولما كانت قناة السويس تجرى في أراضيها ولها عليها حقوق الملكية والسيادة ، لهذا يلزم معرفة مدى نقيدها بالنظام الذي قرره الدول لهذه القناة عام ١٨٨٨ .

وقد يبدو هذا البحث ، لأول وهلة ، لا محل له مادامت الشواهد كلها تفيد احترام مصر لهذه المعاهدة بل وارتكانها عليها لحماية حقوقها ، ولكن الذي يثير هذه المسألة أن مصر ليست من الدول التي وقعت عليها إبرامها ، لأنها كانت تابعة لغيرها في ذاك الوقت ، ولم تنضم لها بتوقيع لاحق ، فعلى أي أساس يكون ارتباطها بها ؟

ثلاثة أسباب رئيسية تفيد هذا الارتباط ، بشكل ضمني يكاد لا يختلف في نتائجها عن الارتباط الصريح بالتوقيع ، وهي :

(١) عند وضع المعاهدة في لجنة باريس سنة ١٨٨٥ اشترك مندوب عن مصر في أعمال هذه اللجنة ، ولا يتبقى قيمة هذا الاشتراك أن هذا المندوب حضر بصفة استشارية دون حق التصويت والتوقيع ، الأمر الذي كان سببه كما قلنا أن مصر لم تكن في هذا الوقت دولة تامة السيادة .

(٢) في كل الظروف اللاحقة لعام ١٨٨٨ ، سواء في الحرب أو السلم ، تصرفت الحكومة المصرية بشكل لا يترك أدنى شك في قبولها المعاهدة المذكورة ، وإن كانت بريطانيا قد حجبت سلطة هذه الحكومة في بعض الظروف التي خولفت فيها أحكام هذه المعاهدة ، خصوصاً إبان الحرب الكبرى .

(٣) خرجت مصر من سيادة تركيا فأصبحت ملزمة بالتقيد بالمعاهدات الشبيهة بمعاهدة القناة ، والتي سبق أن ارتبطت بها تركيا في شئون تتعلق بالأراضي المصرية . وهذا اعتداء بفكرة الميراث الدولي المقررة في القانون الدولي العام .

المبحث الثالث

المفاوضات بعد إعلان الاستقلال

دخلت مصر في العائلة الدولية كدولة ذات كيان قانوني مستقل ، ولكن بقي أمامها أن تعمل على التخلص من التحفظات التي فرضها تصريح ١٩٢٢ . ولهذا الغرض جرت مفاوضات ومحادثات بين مصر وبريطانيا في سنوات ١٩٢٤ و ١٩٢٧ و ١٩٢٩ و ١٩٣٠ .^(١) وفيما يلي نبين ما يتعلق منها بالقناة :

(١) جرت محادثات بحيف في ٢١ سبتمبر سنة ١٩٣٢ بين صدق باشا رئيس وزراء مصر والسير جون سيمون وزير خارجية بريطانيا للتهدئة للدخول في مفاوضات تؤدي للاتفاق بين البلدين ، ولكن هذه المحادثات لم توصل هذه النتيجة واقتصرت على تبادل وجهات النظر (مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٦٦٣) . وهناك مفاوضات ومعاهدة ١٩٣٦ التي افردنا لها لأهميتها بحثاً خاصاً هو المبحث الرابع .

المطلب الأول - - - - - محادثات سعد - - - - - مكدونالد سنة ١٩٢٤

جرت هذه المحادثات بلندن في خريف سنة ١٩٢٤ بين سعد زغلول باشا رئيس الوفد المصرى ومستر مكدونالد رئيس وزراء بريطانيا . وقدم سعد باشا المطالب المصرية ، التى كان فى مقدمتها سحب جميع القوات البريطانية من الأراضى المصرية وتخلي بريطانيا عن دعواها أن لها حق حماية قناة السويس . (١) ورد مكدونالد على هذه الطلبات بأن سلامة القناة تعد دائماً مصلحة حيوية لبريطانيا ومصر فى السلم والحرب . وأن سلامة مواصلات الامبراطورية لازالت ، كما كانت سنة ١٩٢٢ ، نقطة هامة لبريطانيا ، وأن ضمان بقاء قناة السويس مفتوحة فى السلم والحرب لمرور السفن البريطانية مروراً حراً هو الأساس الذى تقوم عليه خطة الدفاع عن الامبراطورية البريطانية ، وأن اتفاق ١٨٨٨ كان الاداة التى اعدت لهذا الغرض ولكن ظهر قصوره سنة ١٩١٤ مما حدا بالحكومة البريطانية أن تتخذ بنفسها التدابير اللازمة لضمان بقاء القناة مفتوحة ، وليس فى وسع أية حكومة بريطانية بعد هذه التجربة أن تتخلى بالكامل ، حتى ولا لدولة حليفة ، عن مصلحتها فى حراسة هذا الشريان الحيوى فى مواصلات الامبراطورية ، ويجب أن تكون هذه السلامة بارزة فى أى اتفاق يعقد بين الحكومتين ، ويمكن الوصول لهذا الغرض عن طريق معاهدة تحالف يعقدها الفريقان ، تنص على وجود قوة بريطانية بمصر . (٢)

وقبل أن تنتقل لرأى الجانب المصرى ننبه إلى أن بريطانيا تعترف الآن صراحة بلسان رئيس وزرائها أنها تولت أثناء الحرب الكبرى اتخاذ التدابير التى

(١) شوقيلىد ، عن قناة السويس (تعريب أحمد خاكي) ص ٩٥ . جريدة الأهرام

فى ٢٨ اكتوبر ١٩٢٤ .

(٢) شوقيلىد ، المرجع السابق ، ص ٩٦ . جريدة الأهرام فى ١٨ اكتوبر ١٩٢٤ . محمد

على نجيب Nature Juridique du Conflit Anglo - Egyptien relatif à l'Indépendance de l'Egypte ، ص ٥٧ .

تكفل مصالحها في منطقة القناة دون عبء بما يحول دون ذلك ، بحجة أن معاهدة ١٨٨٨ لم تحقق حرية مرور الأساطيل البريطانية بهذا الطريق إبان الحرب .
وتفيد أقوال مكدونالد أيضاً أن الحكومة البريطانية أعطت نفسها بعد الحرب حق حراسة قناة السويس وعدم التخلي عن هذه المهمة لأية دولة ، حتى وإن كانت دولة خليفة أو بمقتضى أوضح حتى وإن كانت مصر التي هي صاحبة القناة .
وهذا تجاهل أو تحدى واضح لأحكام معاهدة ١٨٨٨ التي لا تسمح أبداً لبريطانيا أو أية دولة أجنبية بحق الافراد بحماية القناة . وإذا كان الانجليز يتعللون بأن هذه المعاهدة قاصرة عن أن تؤدي لضمان بقاء القناة مفتوحة ، خصوصاً في أوقات الحرب ، فإن هذه الحجة ، حتى على فرض صحتها ، لا تسمح لبريطانيا بالافراد بهذه المهمة ، والأمر في هذه الحالة يعود لمجموعة الدول الموقعة على معاهدة القناة لا لدولة بمفردها ، علماً بأن المادة التاسعة من المعاهدة رسمت الطريق الذي يتبع لضمان بقاء القناة مفتوحة بأن قررت أن تتشاور الدولة صاحبة القناة ، عند اللزوم أو بمعنى آخر عندما تعوزها الوسائل ، مع الدول الكبرى في مسألة التدابير التي تكفل تنفيذ المعاهدة التي تقرر مادتها الأولى بقاء القناة مفتوحة على الدوام .
والمعنى الواضح المختصر لأقوال مكدونالد أن بريطانيا تعمل دائماً بما يكفل مصالحها في القناة ، فإن ضمنت معاهدة ١٨٨٨ هذه المصالح كان بها ، وإلا فإن الحكومة البريطانية تتولى بنفسها العمل على رعاية مصالحها دون عبء بما لا يحقق هذا الغرض الافرادى أو يعطله من موافيق أو مصالح الدول الأخرى .
بعد هذا نقول إن سعد باشا رفض وجهة نظر مكدونالد ، مستنداً إلى أن الإصرار على إبقاء الجنود الانجليز لحماية القناة أمر غير مقبول لمنافاته لاستقلال مصر ، ولأن القناة محايطة بمقتضى اتفاقية ١٨٨٨ ، ولاتتفق حيدتها مع حماية بريطانيا وحدها لها ، ولأنها طريق دولي يهم العالم أجمع ، وإذا كانت حماية مصر لها لاتكفي فينبغى وضعها تحت حماية عصبة الأمم (١) .

(١) جريدة الأهرام في ٧ و ١٢ أكتوبر ١٩٢٤ . محمد علي نجيب ، عن ماهية النزاع

ولم يقبل الانجليز اقتراح حماية عضبة الأمم للقناة عندما لا تقدر مصر على ذلك لرغبتهم في بقاء المسألة بين مصر وبريطانيا فقط دون أن تتدخل فيها الدول الأخرى (١) .

ولما ظهر تباعد وجهتي النظر بين الفريقين المتفاوضين فشلت المحادثات دون أن تقطع مرحلة كبيرة من البحث .

المطلب الثاني — محادثات ثروت — تشمبرلن سنة ١٩٢٧

تمت هذه المحادثات بلندن سنة ١٩٢٧ بين عبد الخالق ثروت باشا رئيس وزراء مصر وسير أوستن تشمبرلن وزير خارجية بريطانيا .

وقدم ثروت باشا مشروعاً للاتفاق تقرر المادة الأولى منه عقد محالفة دأمة بين البلدين ، وترخص مادته السادسة لبريطانيا ، تسهلاً لقيامها بحماية طرق المواصلات الامبراطورية ، أن تبقى بالقطر المصري قوة عسكرية دون أن يكون لوجودها صفة الاحتلال أو الإخلال بالسيادة المصرية ، على أن تستقر هذه القوة بعد عدد من السنين يتفق عليه الطرفان في المكان الذي يقبلانه (٢) .

وتقدم الجانب البريطاني بمشروع آخر تتفق مادته الأولى والفقرة الأولى من مادته الخامسة مع المادة الأولى والفقرة الأولى من المادة السادسة من المشروع المصري ، إلا أن الفقرة الأخيرة من المادة الخامسة تخالف الفقرة الأخيرة من المادة السادسة التي تقابلها في المشروع المصري إذ تقرر أنه بعد مضي عشر سنوات من تاريخ العمل بالمعاهدة ينظر الطرفان المتعاقدان مسألة الجهات التي تستقر فيها تلك القوات مع مراعاة التجارب والظروف بعد تلك المدة (٣) .

والفرق واضح بين المشروعين في هذه النقطة الأخيرة إذ يرمى المشروع المصري إلى اتفاق الجانبين في المعاهدة على عدد السنين التي تتركز بعدها القوات البريطانية

(١) محمد علي نجيب ، المرجع السابق ، ص ٦٠ .

(٢) مجموعة وثائق المفاوضات بين مصر وانجلترا ، ص ٤٠٩ .

(٣) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٤١١ .

في مكان معين وكذلك اتفاقهما على المكان ، ولكن المشروع الانجليزي يرمى إلى عقد المعاهدة دون تحديد مكان معين تستقر به القوات بعد مدة معينة ، وكل ما تقول به أن يبحث الطرفان هذا الأمر بعد عشر سنوات من تنفيذ المعاهدة ، أى ترك هذه المسألة للاتفاق عليها مستقبلا بين الطرفين ، وقد يتم هذا الاتفاق أولايم .

وعاد ثروت باشا لمصر دون أن يوافق على المشروع البريطاني فأرسل له تشمبرلن مشروعا آخر تتفق مادته السابعة مع المادة الخامسة من المشروع الأول إلا أنها تزيد عليها الإشارة في مقدمتها إلى أن المراقبة تستمر إلى أن يحين الوقت الذى تكل فيه بريطانيا للحكومة المصرية ، بمقتضى اتفاق بينهما ، مهمة حماية طرق مواصلات الامبراطورية ، التى تمر بمصر ، وورد فى نهايتها جملة تقرر أنه إذا لم يتفق الطرفان بعد مضى العشر سنوات على المكان الذى يربط به الجنود الانجليز يعرض الأمر على مجلس عصبة الأمم ، على أن يتجدد هذا العرض كل خمس سنوات بناء على طلب الحكومة المصرية كلما كان قرار العصبة لا يوافق طلباتها . (١) ولم تقبل الحكومة المصرية للمشروع البريطانى الأخير ، وبهذا انتهت هذه المحادثات والاتصالات إلى غير اتفاق . والذى يلاحظ على المشاريع المقدمة إياها ، سواء من جانب مصر أو بريطانيا ، أنها تبين أن حماية مواصلات الامبراطورية البريطانية هو الغرض الوحيد الظاهر من مرابطة القوات البريطانية بالأراضى المصرية . ولم تجعل هذه المشاريع منطقة القناة من البداية مكانا تتركز فيه هذه المراقبة بل كانت تصرح بقيامها فى الأراضى المصرية بصفة عامة ، إلا أن منطقة القناة كانت هى المكان الذى يقصد الجانبان تركيز مرابطة الجنود البريطانيين فيه . بعد أن يتم الاتفاق على جلائها عن الأراضى المصرية الأخرى .

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٤٣٢ .

المطلب الثالث - مفاوضات محمد محمود - هندرسن سنة ١٩٢٩ (١)

قام محمد محمود باشا بهذه المفاوضات مع هندرسن وزير خارجية بريطانيا ، بلندن في صيف سنة ١٩٢٩ . وقد سلمته الحكومة البريطانية من البداية مشروع اتفاق تنص مادته الأولى على تصفية المسائلعلقة بين البلدين خصوصاً ما نشأ منها عن تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢ . وتنص المادة الثانية على انتهاء الاحتلال البريطاني وقيام محالة بين الطرفين . وتنص المادة الثامنة على أنه تسهلاً لقيام بريطانيا بحماية طرق مواصلات امبراطوريتها ترخص لها مصر بأن تضع شرق التل الكبير القوات اللازمة لهذا الغرض .

ورغب المفاوض المصري أن تكون المادة الأولى خاصة بزوال الاحتلال دون إشارة للمسائل الخاصة بتصريح ١٩٢٢ وما شابهه ، وأن يشار في المادة التي تخص الاذن للقوات البريطانية بالمراقبة في منطقة القناة إلى أن بقاء تلك القوات لا يعد احتلالاً ولا يمس سيادة البلاد . وكان الجانب المصري حريصاً على ألا يرد في النصوص ما يشتم منه شبهة الاعتراف من جانب مصر بالاحتلال أو الحماية أو ما تفرع عليهما من أوضاع وحقوق رتبها بريطانيا لمصلحتها في تلك الديار . وكان حريصاً أيضاً على أن يظهر أن قناة السويس هي وحدها المقصودة بالوقاية باعتبارها طريقاً أساسياً للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ، وبذلك لا يكون للقوات البريطانية ، المراقبة في منطقة القناة ، أي شأن أو أي غرض يتعلق بما عدا منطقة القناة من جهات القطر . وكان من أغراض المفاوض المصري أن يتحدد مكان مراقبة هذه القوات بدقة حتى لا يفهم من الاتفاق أن منطقة القناة كلها أصبحت خالصة لها .

وبعد أن عرف الجانب البريطاني هذه الرغبات قدم مشروعاً ثانياً تنص مادته الأولى والثانية على انتهاء الاحتلال وقيام محالة بين البلدين . وتقول المادة

التاسعة منه : « تسهيلاً وتحقيقاً لقيام صاحب الجلالة البريطانية بحماية قناة السويس باعتبارها طريقاً أساسياً للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للإمبراطورية البريطانية يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة البريطانية أن يضع في الأراضي المصرية ، في الأماكن التي يتفق عليها بعد ، شرقي خط الطول ٣٢° شرق ، من القوات المسلحة ما يرى ضرورة لهذا الغرض . ولا يكون لوجود تلك القوات مطلقاً صفة الاحتلال ولا يخل بأي وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية . »

ودكرت هذه المادة صراحة « قناة السويس » باعتبارها المقصودة بالحماية ، وبهذا اختفى التعميم الوارد في المشروعات السابقة ، ولم تعد المسألة مجملة تحت عبارة « مواصلات الإمبراطورية » . وزيادة على هذا حدد المشروع من البداية منطقة القناة ، الواقعة شرقي خط الطول ٣٢° شرق ، مكاناً ترابط به القوات البريطانية .

ولما أبدى محمد محمود باشا موافقته مبدئياً على هذا المشروع أعادت الحكومة البريطانية دراسته مع الخبراء ووضعت في شكل مشروع ثالث بعد تعديلات طفيفة . وعاد محمد محمود باشا لمصر وحاول إقناع المصريين بقبول هذا المشروع ، ولكنهم رفضوه فانهت مفاوضات سنة ١٩٢٩ دون اتفاق الطرفين .

المطلب الرابع — مفاوضات النحاس — هندرسن سنة ١٩٣٠ (١)

قرر البرلمان المصري في ٦ فبراير ١٩٣٠ تفويض الحكومة المصرية بمفاوضة الحكومة البريطانية للوصول لاتفاق بينهما ، ولهذا سافر النحاس باشا رئيس الوزراء إلى لندن على رأس وفد مصري ، وبدأ مفاوضاته في ٣١ مارس ١٩٣٠ مع الجانب البريطاني الذي رأسه مستر هندرسن وزير الخارجية البريطانية . وبدأ النحاس باشا هذه المفاوضة باستعراض المبادئ التي تقوم عليها المقترحات البريطانية في المفاوضات التي تمت سنة ١٩٢٩ ، وهي انتهاء الاحتلال وقيام المحالفة ،

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٩٩ ، إلى ١٠٠ .

وقرر قبول مصر لها . وقال عن مسألة الدفاع عن قناة السويس إنه مع وجود ضمانتين عظيمتين تكفلانه ، ضمانة خاصة مستمدة من المحالفة وهي أن بريطانيا تأتي لمساعدة مصر لصد الغارات الأجنبية التي قد تقع على القناة ، و ضمانة عامة دولية مستمدة من حيدة القناة التي كفلتها معاهدة ١٨٨٨ ، إلا أن المفاوضين المصريين إثباتاً لحسن استعدادهم للاتفاق يقبلون الترخيص مؤقتاً لبريطانيا بأن تضع قوة عسكرية في منطقة القناة مع تحديد مكانها وشروطها ، وذلك إلى أن يصبح في إمكان القوات المصرية الدفاع عنها بمفردها حتى يأتيها المدد البريطاني .

وعلى ضوء وجهة النظر هذه قدم الوفد المصري مشروعاً تنص مادته الأولى والثانية على انتهاء احتلال مصر عسكرياً بالجيش البريطانية وعقد محالفة بين الطرفين ، وتقول مادته التاسعة :

« إلى أن يحين الوقت الذي يصبح فيه الجيش المصري في حالة يستطيع معها أن يصد بمفرده أى اعتداء على قناة السويس حتى يصل مدد الحليف فإن خلاله ملك مصر يرخص لصاحب الجلالة البريطانية بأن يضع في بورفؤاد و مجوارها قوة حربية بريطانية للمساعدة في الدفاع عن القناة . ولا يكون لوجود تلك القوة صفة الاحتلال مطلقاً ولا يخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية (١) »

... وعندما اجتمع المفاوضون من الجانبين اعترض الانجليز منهم على تجديد المشروع المصري بورفؤاد نقطة يربطها جنودهم ، لعدم ملائمتها من النواحي الدفاعية والصحية وتدريب الجنود ، ولهذا طلبوا توزيع القوات على جانبي القناة للقيام بشئون الدفاع عنها على الوجه الأكمل :

... وكان رد المصريين أن الجيش المصري سيتكفل بالدفاع عن الجنود ويقع وصول العدو للقناة حتى يصل المدد البريطاني ، وأن مهمة النقطة العسكرية البريطانية ليست إلا المساعدة على هذا الدفاع .

وطلب الجانب البريطاني ضرورة ذكر عبارة المواصلات البريطانية في صدر المادة حتى يشعر ذلك بأنها المهدف الذي تقصد القوات البريطانية حمايته . فكان رد الجانب المصري أن الدفاع عن القناة هو الغرض الأساسي الذي يهم مصر وإنجلترا والعالم أجمع ، ولاداعي لتخصيص المواصلات الامبراطورية بالاشارة احتراماً لحكم معاهدة ١٨٨٨ التي تقرر حياد القناة باعتبارها طريقاً عالمياً وأنه لا يجوز لدولة أن تستفيد في معاهدة تعقدها مع إحدى الدول بالنص على أن يكون لها زايلاً خاصة في هذه المنطقة .

وتقريباً لوجهتي النظر قدم الجانب البريطاني النص التالي :

« إلى أن يحين الوقت الذي يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصري أصبح في حالة يستطيع معها بموارده الخاصة أن يصد هجوماً على القناة حتى يصل مدد الخليف فإن جلالة ملك مصر يرخص لصاحب الجلالة البريطانية ، نظراً لأن القناة طريق أساسي للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ، بأن يضع في جوار بورسعيد وبورقؤاد والاسماعيلية والسويس ، أو غيرها من الأماكن التي يتفق عليها ، القوات التي يرى صاحب الجلالة البريطانية أنها ضرورية للدفاع عنه . وهذه القوات تتمتع بتسهيلات المواصلات ويكون لها أن تنفذ إلى منطقتي الصحراء على كلا جانبي القناة بقصد التدريب والتمرين . ولا يكون لوجود تلك القوات مطلقاً صفة الاحتلال ولا يخل بأي وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية (١) » .

واعترض المفاوضون المصريون على هذه الصيغة للأسباب الآتية : أولاً لأنها تجعل بريطانيا تستأثر بالدفاع عن القناة وتغفل حقوق مصر على هذا الطريق ؛ وثانياً لأنها تعدد الأماكن التي تعسكر فيها القوات البريطانية مع أن مشروع ملر سنة ١٩٢٠ كان يشير إلى نقطة واحدة ؛ وثالثاً لأنها تعلق زوال النقطة

المسكينة على اتفاق الطرفين على أن الجيش المصرى أصبح قادراً على الدفاع عن القناة حتى يصل مدد الحليف ، والواجب زوال هذه النقطة عند ثبوت قدرة الجيش المصرى على هذا الدفاع ، وهى حالة مادية ، دون اشتراط اتفاق الطرفين ، على أن يحال الخلاف بينهما على ذلك على عصبة الأمم ؛ ورابعاً لأنه لا يجوز أن تقرر مصر بأن قناة السويس هى الطريق الأساسى لمواصلات الامبراطورية البريطانية لأن هذا الاقرار فيه معنى التسليم بارتفاع على القناة بمس حقوق مصر فى الملكية والسيادة عليها ، فضلاً عما فى هذا من مخالفة لأحكام معاهدة ١٨٨٨ .

وأردف المفاوضون المصريون اعتراضاتهم باقتراح تعيين النقطة العسكرية على القناة شرقى القنطرة تحقيقاً للاعتبارات الدفاعية التى رأى الجانب البريطانى أن نقطة بور فؤاد لا تصلح لها .

ولم يقتنع المفاوضون البريطانيون بالاعتراضات السابقة وتمسكوا بوجهات نظرهم . وأشاروا إلى أن محور البحث هو القدرة على الدفاع عن القناة ، وهى مسألة حيوية جداً للامبراطورية ، وتبت فيها بريطانيا ومصر دون تدخل عصبة الأمم ، لأن هذا الأمر ليس مسألة قانونية أو دولية بل مسألة عملية بحتة .

وقرر الجانب المصرى أن مسئولية الدفاع عن القناة تقع أولاً على عاتق مصر ويتبع هذا نصيب بريطانيا التى تساعد مصر على ذلك كحليفة لها ، وأنه يجب ألا يغيب عن البال أن الجيش المصرى حتى مع التسليم بعدم قدرته على الدفاع وحده الآن فإنه لن يكون بعيداً عن القناة بل سيرابط بمنطقتها ، فيتعاون الجيشان على حراستها والدفاع عنها ، ولهذا لا داعى للتمسك بتعدد الأماكن التى ترابط فيها القوات البريطانية .

وقال المفاوضون الانجليز إن هناك تناقضاً بين القول بأن القناة ملك وحق مطلق لمصر والقول بأنها طريق عالمي . فكان رد الجانب المصرى أن الأمر

لا تناقض فيه إذ مصر أنشأت القناة على أرضها لتسهيل المواصلات العالمية فهي صاحبة الملكية والسيادة عليها في الوقت الذي تعد فيه القناة طريقاً عالمياً

وبعد مناقشات طويلة تقدم المفاوضون المصريون بالنص التالي :

« بما أن قناة السويس طريق عالمي للمواصلات كما هي أيضاً طريق أساسي للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للإمبراطورية البريطانية ، وبما أن الدفاع عن قناة السويس التي هي جزء لا يتجزأ من مصر يقع على عاتق مصر دون سواها ، فإلى أن يحين الوقت الذي يصبح فيه الجيش المصري في حالة يستطيع معها أن يصد بمفرده أي اعتداء على القناة ريثما يصل مدد الحليف يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة البريطانية بأن يضع في منطقة القنطرة شرق القناة قوة حربية بريطانية لمساعدة القوات المصرية الموكول إليها الدفاع عن القناة . ولا يكون لوجود هذه القوة صفة الاحتلال مطلقاً ولا يخل بأي وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية » .^(١)

وجرى أخذ ورد طويل بين الفريقين حول مسألة صاحب الحق الأول في الدفاع عن القناة في فترة وجود الجنود البريطانيين ومسألة المكان الذي يربط به الجنود المذكورون . وكان الفريق المصري يتمسك بأن مصر هي صاحبة حق الدفاع عن القناة والمسئولة الأولى عنه في كل الأوقات وتساعدنا في ذلك بريطانيا باعتبارها حليفها . ورأى هذا الفريق أن يربط الجنود البريطانيون في مكان واحد في منطقة القنطرة شرق القناة . وكان الجانب البريطاني يرى أن بريطانيا هي المسئولة الأولى عن الدفاع عن القناة في الفترة التي يكون الجيش المصري غير قادر أثناءها على صد العدو عن القناة حتى يصله مدد الحليفة . وعارض هذا الفريق اقتراح تحديد منطقة القنطرة ، شرق القناة ، لمراقبة جنودهم على أساس أن هذه المنطقة لا تصلح صحياً لإقامة الجنود ولا تنفي بأغراض الدفاع عن

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٥٥٣ .

القناة ، خصوصاً في حالة وقوع هجوم مفاجيء عليها من الشمال والجنوب ، ولهذا تمسك المفاوضون البريطانيون بأن تحدد لقواتهم أما كن في شمال القناة وجنوبها ووسطها حتي يمكن الدفاع عنها بشكل فعال عند اللزوم .

وعلى ضوء هذه المناقشات تقدم الوفد المصري بالصيغة الآتية للمادة محل البحث :

« بما أن قناة السويس التي هي جزء لا يتجزأ من مصر هي في نفس الوقت طريق عالمي للمواصلات كما هي أيضاً طريق أساسي للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ، فإلى أن يحين الوقت الذي يصبح فيه الجيش المصري في حالة يستطيع معها أن يصد بمفرده أى اعتداء على القناة ريثما يصل مدد الحليف يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة البريطانية بأن يضع بالقرب من القناة قوة حربية بريطانية لتعاون مع القوات المصرية الموكول إليها الدفاع عن القناة . ولا يكون لوجود تلك القوة صفة احتلال مطلقاً ولا يخل بأي وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية » . (١)

وجرت مناقشة أخرى في الموضوع قبل الجانب المصري أثناءها أن يكون مكان النقطة العسكرية بجوار الاسماعيلية . ثم قدم المفاوضون البريطانيون من جانبهم صيغة أخرى هي :

« بما أن قناة السويس التي هي جزء لا يتجزأ من مصر هي في نفس الوقت طريق عالمي للمواصلات كما هي أيضاً طريق أساسي للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ، فإلى أن يحين الوقت الذي يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن القوات المصرية أصبحت في حالة تستطيع معها أن تكفل بمفردها حزية الملاحاة على القناة وسلامتها التامة ، يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة البريطانية بأن يضع بجوار الاسماعيلية وفي منطقة بشمال السويس

القوات التي يراها صاحب الجلالة البريطانية لازمة لضمان الدفاع عن القناة بالتعاون مع القوات المصرية ، ولهذا الغرض نفسه يتقل مستودع قوة الطيران الملكية من أبي قير إلى بور فؤاد وتتمتع القوات البريطانية بتسهيلات الانتقال ويكون لها حق الدخول إلى مناطق الصحراء على كلا جانبي القناة بقصد التدريب والمناورات . ولا يكون لوجود هذه القوات صفة الاحتلال مطلقاً ولا يخل بأي وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية . » (١)

واعترض الوفد المصري على إدخال منطقة بشمال السويس ضمن النقطة العسكرية ، واعترض كذلك على الإصرار على أن يكون اتفاق الطرفين فيصلاً في مسألة مقدرة الجيش المصري . وقبل المفاوضون المصريون أن يكون لبريطانيا في بور فؤاد مكان لنزول الطائرات .

وإزاء هذا طلب الجانب البريطاني منطقة البحيرات المرة بدل منطقة شمال السويس . وأصر الجانب المصري على الاكتفاء بمنطقة غرب الاسماعيلية على أن يتسع نطاقها بالقدر الذي يكفي لإقامة العدد الذي يحدد من الجنود البريطانيين ، وألا مانع من امتداد هذه المنطقة شرق الاسماعيلية أو جنوبها عند اللزوم .

وبعد مباحثات شاملة تقدم الجانب البريطاني بمشروع معاهدة ينص على انتهاء الاحتلال البريطاني لمصر وقيام محالفة بين البلدين وتقديم المساعدة المتبادلة في حالة الحرب . (٢) وبه مادة تقول :

« بما أن قناة السويس ، التي هي جزء لا يتجزأ من مصر ، هي في نفس الوقت طريق عالمي للمواصلات وكذلك طريق أساسي للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للإمبراطورية البريطانية ، فإلى أن يحين الوقت الذي يتفق فيه الطرفان الساميان المتعاقدان على أن القوات المصرية أصبحت في مركز يمكنها من أن

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٥٦٩ .

(٢) ليس لمواد هذا المشروع أرقام .

تحقق بمواردها الخاصة حرية الملاحة بالقناة وسلامتها التامة ، يصرح جلالة ملك مصر لصاحب الجلالة البريطانية بأن يضع مجوار الاسماعيلية وفي المنطقة الواقعة غربها إلى محطة سكة حديد المحسة القوات التي يرى صاحب الجلالة البريطانية أنها ضرورية لتحقيق ، بالتعاون مع القوات المصرية ، الدفاع عن القناة ، ولنفس الغرض ينقل مخزن القوات الجوية الملكية من أبي قير إلى بورقؤاد . ويكون للقوات البريطانية حق دخول المناطق الصحراوية على أى جانب من جانبي القناة لأغراض التمرين والمناورات . ولا يكون لوجود هذه القوات صفة الاحتلال بأى شكل ، ولا يخل بأى وجه بحقوق السيادة لمصر . ومن المفهوم أنه في نهاية مدة العشرين عاما المذكورة في المادة . . . (١) إذا حصل خلاف بين الطرفين الساميين المتعاقدين بخصوص مسألة ما إذا كان بقاء القوات البريطانية لم يعد له لزوم تبعاً لصيرورة القوات المصرية في مركز يمكنها من أن تحقق بمواردها الخاصة حرية الملاحة بالقناة وسلامتها التامة فإن هذه المسألة تعرض للحل تطبيقاً لنصوص ميثاق عصبة الأمم . (٢)

وأردف البريطانيون بالمشروع مذكرة تتعهد فيها مصر بتدبير كافة التسهيلات والمنشآت لاقامة القوات البريطانية في الأماكن التي تحدد لها واستمرار اغنائها من الضرائب ، والتمتع بامتيازاتها القائمة وقت الاتفاق ، وكذلك تسهيل تفريغ وشحن المهمات الخاصة بها ببورسعيد والسويس ، ومنح جميع تسهيلات الطيران في المطارات التي توضع تحت تصرف القوات البريطانية . وبعد أن بحث المفاوضون المصريون المشروع البريطاني والمذكرة الملحقة واستشاروا فيها زملاءهم بمصر استؤنفت المفاوضات وقدم الجانب المصري مشروعاً تنص مادته الأولى والخامسة على انتهاء الاحتلال وعقد محادثة بين البلدين . وتقرر مادته التاسعة مايلي :

(١) مادة أخرى في المشروع خاصة بمدة سريان المعاهدة .

(٢) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٦٠٦ و ٦٠٧ .

« بما أن قناة السويس التي هي جزء لا يتجزأ من مصر هي في نفس الوقت طريق عالمي للمواصلات كما هي أيضاً طريق أساسي للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للإمبراطورية البريطانية ، فإلى أن يحين الوقت الذي يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصري أصبح في حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القناة وسلامتها التامة ، يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة البريطانية بأن يضع في المنطقة المحددة بجوار الاسماعيلية من القوات مالا يزيد على العدد المتفق عليه وذلك لضمان الدفاع عن القناة بالتعاون مع القوات المصرية . ولهذا الغرض نفسه ينقل مستودع قوة الطيران الملكية من أبي قير إلى بورفؤاد . ولا يكون لوجود تلك القوات صفة الاحتلال مطلقاً ، ولا يخل بأي وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية . ومن المتفق عليه أنه عند نهاية مدة العشرين سنة المحددة في المادة الرابعة عشرة إذا قام خلاف بين الطرفين المتعاقدين على ما إذا كان وجود القوات البريطانية لا يعد ضرورياً لأن القوات المصرية أصبحت في حالة تستطيع معها أن تكفل بمفردها حرية الملاحة على القناة وسلامتها التامة فإن ذلك الخلاف يجوز عرضه للتسوية على عصبة الأمم ^(١) » .

وأوضح الوفد المصري بمذكرة ملحقة بمشروعه بعض نقاط ملحقة بالاتفاق تبين أن المنطقة التي تعسكر فيها القوات البريطانية شمال غرب الاسماعيلية لا تتجاوز محطة سكة حديد المحسة ولا تكون قريبة من الأراضي المزروعة ، وأن تقوم الحكومة المصرية بتجهيز ثكنات في المنطقة المشار إليها للقوات التي لا تكفيها الثكنات القائمة فعلا في تلك المنطقة وذلك في مقابل تسليم الأراضي والمباني التي يخليها الجيش البريطاني في العاصمة وغيرها للحكومة المصرية ، وأن تقدم هذه الحكومة التسهيلات اللازمة بيورسعيد والسويس لتفريغ المهمات والمؤن البريطانية و تخزينها ، وتقدم كذلك وسائل المواصلات المعقولة بين هذين الميناءين والمنطقة التي ترابط فيها القوات البريطانية ، وأن تمنح الحكومتان المصرية والبريطانية

لبعضهما تسهيلات متبادلة في المطارات التابعة لكل منهما .
وقد اتفق الطرفان على المواد الواردة بالمشرع المصرى الأخير بخصوص النقطة
العسكرية البريطانية بمنطقة القناة مع تعديلات شكلية طفيفة جداً ، ولكن
المفاوضات مع ذلك لم تنجح لتعذر الاتفاق على مسألة السودان .

المبحث الرابع

معاهدة ١٩٣٦

لم تنجح سلسلة المفاوضات السابقة في الوصول إلى تسوية مقبولة للمسائل
المعلقة بين مصر وبريطانيا . وظل الأمر على ما هو عليه إلى أن توترت الحالة
الدولية عند قيام الحرب الحبشية سنة ١٩٣٥ ، فرأت الدولتان إن من صالحهما
الوصول للتسوية المطلوبة حتى تستقر الأمور بينهما على أساس معين احتياطاً لما
عساه يجد في المستقبل . ولهذا تكونت جبهة مصرية برئاسة النحاس باشا
لمفاوضة مندوبي بريطانيا برئاسة سير مايلز لامبسون المندوب السامي البريطانى
بمصر وقتذاك .

وفيما يلي نستعرض ما يتعلق بمركز القناة والدفاع عنها في مرحلة المفاوضات
إلى أن وقعت المعاهدة ، ثم ندرس أحكام المادة الثامنة منها ، ونبين أوجه تعارض
هذه المادة مع معاهدة ١٨٨٨ :

المطلب الأول — المفاوضات

في جو سياسى دولى مضطرب امتلاً بالغيوم والنذر بدأت المفاوضات بين
الجانبين بالقاهرة بعد أن هيأت الظروف إلى التقارب والوصول لحل ، وما جعل
التريق المصرى على الخصوص لا يتمسك بالجلاء الكامل الناجز عن جميع
الأراضى المصرية ، ويرى من الملائم في هذه الظروف قبول مرابطة بعض القوات
البريطانية في المكان الذى تعتبره بريطانيا جوهرى فى مواصلات امبراطوريتها ،
وهو منطقة قناة السويس ، على أن تنتقل من باقى الأراضى المصرية للنقط التى

تحدد في هذه المنطقة . ولم يجد هذا الفريق أساساً تبني عليه المفاوضات في هذه المسألة خيراً من النصوص التي توصل إليها الفريقان في مشروع ١٩٣٠ الذي قال بتركيز القوات البريطانية بمنطقة القناة وحدها .

ولما اطمأن الجانب البريطاني إلى رغبة المفاوضين المصريين في اتخاذ مشروع ١٩٣٠ أساساً للاتفاق في هذا الخصوص ، تقدم بمذكرة تدور حول نبذ هذا المشروع وتمهد إلى ضرورة وضع قوات بريطانية بمنطقة القناة وكذلك ببعض الجهات الأخرى كالقاهرة والاسكندرية . ومضت هذه المذكرة تسرد الأسباب التي تبرر هذا الطلب ، والتي تتلخص في حالة الاضطراب التي تسود الظروف الدولية ، والنذر التي تنبئ بقيام حرب عامة قريبة ، والتطور الذي جد على وسائل الحرب ومعداتها ، وما يكتنف مصر على الخصوص من تهديد خطير يكمن في تخومها الغربية التي جمعت بها قوات كثيرة تتبع دولة كبرى ، هي إيطاليا ، تقف في السكتلة المعارضة لبريطانيا ، والمهدف الرئيسي لهذه القوات في حالة قيام حرب هو مصر والقناة .

وأجاب الجانب المصري على هذه المذكرة برد يشير فيه إلى تمسكه بمشروع ١٩٣٠ ، ويفند الحجج التي ساقها الجانب البريطاني . (١) فأوضح أن المطلب الرئيسي للمصريين كان دائماً جلاء القوات البريطانية جلاء تاماً ، ولكن للظروف السيئة التي يجتازها العالم ومحافظة على مصالح بريطانيا في حدود صيانة سيادة مصر واستقلالها رضى التساهل في قبول وضع قوات بريطانية بمنطقة القناة بالتعاون مع الجيش المصري في الدفاع عنها إلى حين ، وأن هناك من الأسباب ما يبرر قصر النقط التي ترابط بها القوات المذكورة على منطقة القناة وحدها ، ومنها ما يخفف حدة التهديد الذي تتعرض له الأراضي المصرية ، وأهم هذه الأسباب رغبة

(١) أشار هذا الرد إلى تبليغ شقوى من التدوب السامى البريطانى للجانب المصرى فى

٢٠ يناير سنة ١٩٣٦ يقترح فيه أن يتباحث الجانبان سرا وبروح التحالف فى المسائل العسكرية على أساس مشروع ١٩٣٠ مع مراعاة ما آلت إليه ظروف الأحوال .

المصريين في التخلص من الاحتلال البريطاني ، وما للدول من مصالح بالقطر المصري تتعرض للخطر عند وقوع عدوان عليه ، وما لبريطانيا ، التي ستصبح صديقة مصر ، من قوة يحسب حسابها ، وغير هذا من الاعتبارات التي لا بد من أن تراعيها أى دولة تفكر في مهاجمة مصر . واجتهد الجانب المصري في رده إلى اظهار ان الدفاع عن القناة في ذاتها ، وهو الغرض الرئيسى لبريطانيا ، لا يستوجب بالضرورة وضع قوات بريطانية في أراضٍ مصرية أخرى خارج منطقة القناة ، وإلى أن هناك كثيرا من التدابير التي يمكن اتخاذها لنقل القوات البريطانية بسرعة إلى أى جهة أخرى في مصر في حالة وقوع هجوم عليها من أي ناحية ، وإلى أن التحالف الذى يقوم بين البلدين سيكمل سلامة الدفاع عن القناة وعن مصر كلها على الوجه المطلوب في حالة الحرب (١) .

وبعد أخذ ورد طويلين تمسك فيهما الجانب المصري بضرورة نقل القوات البريطانية لمنطقة القناة من القاهرة وكذلك من الاسكندرية وغيرها بمجرد أمام الثكنات اللازمة لها بالمنطقة المذكورة ، انتقل الجانب البريطانى لمسألة الدفاع عن القناة ، واقترح تعديل المادة التاسعة من مشروع ١٩٣٠ ، وقدم لهذا الغرض النص الآتى :

«يعترف صاحب الجلالة ملك مصر بأن قناة السويس والأراضى المتاخمة لها التى هى جزء لا يتجزأ من مصر ، تعد شريانا هاما لجميع المواصلات بين مختلف أجزاء الامبراطورية البريطانية ، وان صيانتها وحمايتها الدائميتين هما في مصلحة الطرفين المتعافدين المشتركة ، ولهذا يرخص لصاحب الجلالة البريطانية بأن يضع في الأراضى المصرية بجوار القناة القوات التى يراها صاحب الجلالة البريطانية ضرورية لضمان حماية هذا الشريان الحيوى للمواصلات . ولا يكون لوجود هذه

(١) مذكرة الجانب البريطانى والرد عليها يملف خاص بمحفوظات رئاسة مجلس الوزراء

(وكالة الوزارة لشئون السودان)

القوات بأية حال صفة الاحتلال ، ولا يخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية . ونظرا لمركز صاحب الجلالة البريطانية بالنسبة للقناة يعترف صاحب الجلالة ملك مصر بأن لصاحب الجلالة البريطانية أن يتخذ بواسطة قواته جميع الخطوات اللازمة لضمان سلامة القناة وحرية الملاحة فيها . وتتعاون السلطات المصرية في جميع الاجراءات التى تتخذ للغرض المشار إليه . والترتيبات التفصيلية الخاصة بتنفيذ هذه المادة واردة في الملحق اللاحق . » (١)

ولم يقبل الجانب المصرى هذا النص ، أولا لأنه لا يحدد مدة لبقاء القوات البريطانية بمنطقة القناة ، وهوما يفهم منه دوام وجود هذه القوات ، وهذا الجانب لا يقبل إلا أن تكون هذه الرابطة مؤقتة ، وثانيا لأنه يفيد أن بريطانيا تأتى في المقام الأول بالنسبة لمسئولية الدفاع عن القناة ، علما بأن مصر هى التى تملك حق الدفاع عنها بمقتضى معاهدة ١٨٨٨ ، وبصفتها الدولة التى تجرى هذه القناة فى أرضها وآلت اليها حقوق السيادة عليها بعد فصلها عن تركيا ، وأعطتها هذه المعاهدة الحق الأول فى الدفاع عن القناة وفى تنفيذ أحكامها ، ولم يكن لتركيا صاحبة السيادة وقتذاك ، إلا حق المعاونة فى هذا الدفاع إذا طلبت مصر هذه المساهمة بعد أن تكون قد أعوزتها وسائلها ، أى أن تركيا تأتى فى هذا بعد مصر مباشرة ، والآن وقد أصبحت مصر دولة مستقلة لا يمكن أن تكون أقل حقوقا فى معاهدة انجليزية مصرية تعترف باستقلالها ، مما كانت فى معاهدة قناة السويس وهى إقليم خاضع لسيادة غيره . وبعبارة أخرى لو صار لبريطانيا الحق الأول فى الدفاع عن القناة بينما لا يكون لمصر غير مجرد المعاونة فى ذلك ، كما يقترح الفريق البريطانى فى النص المقدم منه ، لكان معنى هذا أن بريطانيا كحليفة ستكون حقوقها أوسع مدى مما كان لتركيا يوم كانت لها السيادة على هذه المناطق ،

وفي هذه الحالة تعتبر بريطانيا كأنها قد بسطت حمايتها قانوناً وفعلًا على قناة السويس رغم أنها جزء لا يتجزأ من مصر مهما قيل إنها طريق للمواصلات بين مختلف أجزاء الامبراطورية . (١)

وأبدى الجانب البريطانى أن حكومته متمسكة بوجوب النص على دوام الحماية ودوام التعاون لحماية قناة السويس ، وعلى أن يكون لصاحب الجلالة البريطانية الحق فى أن يرسل لمصر القوات اللازمة لحماية مواصلاته فى حالة حدوث أزمة دولية يخشى خطرها .

ورد الجانب المصرى بأى مصر لا تقبل النص على حماية جزء من أراضيها حماية دائمة ، وهو ما يطلبه بريطانيا بالنسبة لقناة السويس .

وأخيراً اتفقت وجهتا النظر على أن تكون الأماكن التى ترابط بها القوات البريطانية بمنطقة القناة وحدها ، دون باقى الأراضى المصرية ، وأن تكون هذه المراقبة مؤقتة .

ولما تم الاتفاق على باقى مسائل المفاوضات سافر للمفاوضون من الجانبين إلى لندن حيث وقعت المعاهدة ، التى سميت بمعاهدة الصداقة والتحالف بين مصر وبريطانيا ، فى ٢٦ أغسطس ١٩٣٦ ، وتم تبادل وثائق التصديق عليها فى ٢٢ ديسمبر من نفس العام ، ودخلت دور التنفيذ من هذا التاريخ الأخير .

وتنص المادة الأولى منها على انتهاء الاحتلال البريطانى لمصر . وتنص المادة الرابعة على عقد محالفة بين البلدين ، وتقرر المادة السابعة تقديم مساعدة متبادلة بين الطرفين فى حالة الحرب أو خطر الحرب الدائم أو قيام حالة دولية مفاجئة يخشى خطرها . وجاءت المادة الثامنة خاصة بالقوات البريطانية التى توضع بمنطقة القناة للاشتراك مع الجيش المصرى فى الدفاع عنها ، كما ستفصله فى المطلب التالى .

(١) وثائق ومحاضر مفاوضات ١٩٣٦ . محاضرة مكرم عيىد باشا فى « بحث مقارن تحليلي للمعاهدة المصرية الانجليزية » ص ٥١ وما بعدها .

المطلب الثاني - أحكام المادة الثامنة

هذا هو نص المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ :

« بما أن قتال ^(١) السويس الذى هو جزء لا يتجزأ من مصر هو فى نفس الوقت طريق عالى للمواصلات كما هو أيضاً طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للإمبراطورية البريطانية فإلى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الملك والإمبراطور بأن يضع فى الأراضى المصرية بجوار القنال بالمنطقة المحددة فى ملحق هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القنال . ويشمل ملحق هذه المادة تفاصيل الترتيبات الخاصة بتنفيذها . ولا يكون لوجود تلك القوات صفة الاحتلال بأى حال من الأحوال . كما أنه لا يخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية .

ومن المتفق عليه أنه إذا اختلف الطرفان المتعاقدان عند نهاية مدة العشرين سنة المحددة فى المادة السادسة عشرة على مسألة ما إذا كان وجود القوات البريطانية لم يعد ضرورياً لأن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة فإن هذا الخلاف يجوز عرضه على مجلس عصبة الأمم للفصل فيه طبقاً لأحكام عهد العصبة النافذ وقت توقيع هذه المعاهدة أو على أى شخص أو هيئة للفصل فيه طبقاً للإجراءات التى قد يتفق عليها الطرفان المتعاقدان » . (٢)

من هذا النص نتبين أن أحكام المادة الثامنة تتركز حول ثلاثة رئيسية :

(١) ورد لفظ « قتال » فى النص الرسمى العربى للمعاهدة ، وصحته « قنات » .

(٢) مجموعة وثائق المفاوضات من سنة ١٩٢٠ ، ومعاهدة ١٩٣٦ ، ص ١١ . مجموعة « Egypte - Soudan, Recueil-des Documents » أصدرتها وزارة الخارجية ، عام ١٩٤٧ ، ص ٤٠ .

أولها أن القناة ذات صفة مثلثة فهي مصرية وعالية وطريق للإمبراطورية البريطانية ، وثانيها أن مصر هي صاحبة حق الدفاع عنها ، وثالثها التصريح لبريطانيا مؤقتاً بوضع قوات بمنطقة القناة . ومنحلل هذه الأحكام فيما يلي :

أولاً - القناة مصرية وعالية وطريق للإمبراطورية :

(١) القناة « جزء لا يتجزأ من مصر » : ينصت المادة الثامنة في وضوح الصفة الأساسية للقناة وهي أنها جزء لا ينفصل من أراضي مصر . وهذا اعتراف صريح بحقيقة لا يمكن إنكارها ، وما تستتبعه هذه الحقيقة من ترتيب حقوق لمصر على القناة باعتبارها جزءاً منها . وأهم هذه الحقوق ما تفرع على ملكية الدولة وسيادتها على أى جزء من إقليمها ، كحق الدفاع .

(٢) دولية القناة : وتقول المادة بعد ذلك إن القناة « طريق عالمي للمواصلات » وهذه صفة روعيت منذ البداية عند تنفيذ فكرة حفر القناة ، إذ أرادت مصر أن تؤدي بهذا المشروع فائدة للبشرية بالتصريح بحفر قناة بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر تكون وسيلة لتسهيل المواصلات العالمية وسبيلاً لرواج التجارة والتبادل بين سائر شعوب العالم . وقد وضحت هذه الصفة العالمية في عقود الامتياز الأولى وسائر المواثيق الخاصة بهذه القناة . وأهم ما تستتبعه هذه الصفة الدولية ضمان حرية المرور للجميع بهذا الطريق .

(٣) القناة طريق للمواصلات الإمبراطورية : القناة جزء من مصر ، هذا لا شك فيه ، وهي أيضاً ذات صفة دولية . هاتان هما الصفتان الأساسيتان اللتان يدور حولهما نظام القناة . ومع أنها طريق عالمي لمواصلات سائر الدول ، ومنها بريطانيا ، إلا أن هذه الدولة فصلت مصلحتها عن مصالح غيرها من دول العالم وأفردت لها كياناً خاصاً رتبت عليه ظهور صفة ثالثة قائمة بذاتها للقناة ، هي أنها « طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للإمبراطورية البريطانية » ،

وتمسكت بهذه الصفة في سائر مراحل المفاوضات ، كسند لادعاءاتها على القناة ، إلى أن نصت عليها المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ .

وإذا سلمنا بأن هذه كانت صفة صحيحة وقائمة وقت إبرام المعاهدة ، فإننا لا نقبل أن تفصلها بريطانيا عن غيرها وتستند إليها لترتب لنفسها بمقتضاها حقوقاً على القناة ، فتدعى حق الاشتراك في الدفاع عنها . وإذا كانت القناة طريقاً للإمبراطورية البريطانية فإن هذه الصفة ليست إلا جزءاً من صفة أعم هي أنها طريق عالمي ، لبريطانيا كما لغيرها من الدول .

وقد تثبتت بريطانيا بهذه الصفة الجزئية وانتزعتها من نطاق الصفة العالمية وميزتها عنها حتى تجد مبرراً تستند إليه لحل المصريين على قبول اشتراكها معهم في الدفاع عن هذا الطريق . والتزمت هذه الخطة في سائر مراحل المفاوضات بين البلدين . وعزز موقفها احتلال قواتها لمصر منذ سنة ١٨٨٢ . وساعدها أيضاً على سلوك هذا السيل ، وغطى ضعف حجتها ، خروجها منتصرة من الحرب الكبرى وقوة مركزها في المجال الدولي ، وماساد العالم أخيراً من ظروف دولية مضطربة . وإذا كانت القناة هامة للإمبراطورية البريطانية فإن هذه الأهمية ، مهما بلغت ، لا ترتب لبريطانيا حقوقاً خاصة عليها تنفرد بها دون سائر الدول . هذا علماً بأن الحكومة البريطانية تبالغ دائماً في هذه الأهمية مع أن قناة السويس ليست إلا طريقاً من عدة طرق لإمبراطوريتها ، ولو كانت هذه القناة غير موجودة أصلاً أوقفت لما ترتب على هذا فناء هذه الإمبراطورية . وبجانب هذا الاعتبار تملك بريطانيا من القوة البحرية والقواعد الحربية داخل البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر وعلى أبوابها ما يفيها عن وضع حامية بمنطقة القناة ذاتها ، والاعتداء بهذا على سيادة مصر والنظام الدولي للقناة .

ثانياً — مصر وحدها صاحبة حق الدفاع عن القناة :

كانت بريطانيا تنازع مصر بخصوص حق الدفاع عن القناة وتدعى أنها

المسئولة ، أولاً أو بصفة أساسية ، عن سلامة هذا الطريق استناداً إلى أنه شريان حيوى للمواصلات بين أجزاء الامبراطورية البريطانية . ولم يسلم الجانب المصرى فى مراحل المفاوضات كلها بهذا الادعاء إلى أن جاءت معاهدة ١٩٣٦ التى بدلت بريطانيا بمقتضاها وجهة نظرها ، وعقدت محادثة مع مصر ضمنّت بها الاشتراك معها فى الدفاع عن القناة باعتبارها دولة حليفة بعد أن اعترفت بانتهاء احتلالها للأراضى المصرية . ولما كان الجيش المصرى وقت عقد المعاهدة فى حالة لا يمكنه من أن يصد وحده ماقد يقع على القناة من عدوان ، فقد جاءت المادة الثامنة من معاهدة التحالف تقرر أن يرخص جلالة ملك مصر لجلالة ملك بريطانيا بأن يضع بجوار القناة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عنها حتى يستكمل الجيش المصرى قوته . ومن القول بأن ملك مصر هو الذى يصرح بوجود القوات البريطانية بجوار القناة ، وأن مهمة هذه القوات هى التعاون مع الجيش المصرى فى الدفاع عنها ، كقوات حليفة ، وألا يكون لوجود هذه القوات مبرر ، بعد أن يستكمل هذا الجيش قوته ، ويتعين رحيلها حتى تدعو الضرورة للاستعانة بها ، فى حالة حرب مثلاً ، ننبين من هذا كله التسليم بوضوح بأن مصر هى وحدها صاحبة حق الدفاع عن القناة ، وليس لبريطانيا قانوناً أن تشارك مصر هذا الحق ، ولكنها فقط تعاونها باعتبارها دولة حليفة لها .

ثالثاً - التصريح مؤقتاً بوضع قوات بريطانية بجوار القناة :

ترتب على تمسك بريطانيا بالاشتراك فى حماية القناة ، تمشياً مع نظرية المواصلات الامبراطورية ، أن لم يجد الجانب المصرى بداً ، تحت ضغط الظروف والاحتلال البريطانى ، من أن يصرح لهذه الدولة فى المادة الثامنة من المعاهدة بوضع قوات بريطانية فى منطقة القناة ، مؤقتاً ، لتعاون مع القوات المصرية فى الدفاع عنها .

وتحيط بهذه المسألة عدة نقاط ، خاصة بعدد القوات البريطانية ومكانها وصفتها

وتوقيت وجودها ، على التفصيل الآتى :

(١) عدد القوات البريطانية : تقول الفقرة الأولى من ملحق المادة الثامنة :

« من غير إخلال بأحكام المادة السابعة يجب ألا يزيد عدد قوات صاحب الجلالة الملك والامبراطور التي توجد بقرب القناة على عشرة آلاف من القوات البرية وأربعمائة طيار من القوات الجوية ومعهم العدد الضرورى من المستخدمين الملحقين بهم للإدارة والأعمال الفنية ولا يشمل هذا العدد الموظفين المدنيين كالكتبة والصناع والعمال » (١) .

تحدد هذه الفقرة بوضوح عدد القوات البريطانية التي يصرح بوجودها بجوار القناة ، ولكنها استدركت فأوردت في صدرها عبارة « من غير إخلال بأحكام المادة السابعة » ، وهى المادة الخاصة بتقديم كامل المعونة بين الطرفين فى حالة « الحرب أو خطر الحرب الدائم أو قيام حالة دولية مفاجئة يخشى خطرها » ، وقيل فى هذه المادة نفسها إن المعاونة التى تقدمها مصر فى هذه الحالة تنحصر فى تقديم جميع التسهيلات التى فى إمكانها داخل أراضيها بما فى ذلك استخدام موانئها ومطاراتها وطرق مواصلاتها ، ونص فى الفقرة الأولى من محضر متفق عليه ملحق بالمعاهدة أن هذه التسهيلات تشمل تسهيل إرسال قوات أو إمدادات بريطانية فى الحالات المذكورة فى المادة السابعة . وهذا كله معناه أن تحديد عدد القوات البريطانية بالشكل الوارد فى الفقرة الأولى من ملحق المادة الثامنة قاصر على الأوقات العادية ، أما فى حالة الحرب أو خطر الحرب أو قيام توتر دولى ينذر بالحرب فإنه يجوز زيادة عدد هذه القوات للحد اللازم دون التقيد بالعدد السابق .

(٢) مكان القوات البريطانية : تقول الفقرة الثانية من ملحق المادة الثامنة :

« توزع القوات البريطانية التى توجد بقرب القنال كما يأتى : ١ - فيما يتعلق بالقوات البرية ، فى المعسكر ومنطقة جنيفة على الجانب الجنوبى الغربى للبحيرة

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ومعاهدة ١٩٣٦ ، ص ١١ وما بعدها .

المرّة الكبرى . ب - وفيما يتعلق بالقوات الجوية ، على مسافة خمسة أميال من سكة حديد بورسعيد - السويس من القنطرة شمالاً إلى ملتقى سكة حديد السويس - القاهرة والسويس - الاسماعيلية جنوباً مع امتداد على خط سكة حديد الاسماعيلية - القاهرة بحيث يشمل محطة القوات الملكية للطيران بأبي صوير وما يتبعها من الأراضي المعدة لنزول الطائرات والميادين الصالحة التي قد يقتضى الأمر انشاءها شرق القنال لاطلاق النار والقاء القنابل من الطائرات » .

هذه هي الأماكن الرئيسية التي ترابط بها القوات البريطانية . وهي تقع غربى القناة ، بجوار الاسماعيلية والبحيرات المرة ، وتقع شمالاً وجنوباً بالنسبة للقوات الجوية ، وتمتد لشرق القناة أيضاً عند اجراء التمرينات .

وعينت الفقرة العاشرة من الملحق المذكور مناطق واسعة شرقى وغربى القناة لتجرى فيها القوات المذكورة مناوراتها^(١) . وصرحت الفقرة الثانية عشرة بوضع ثلثة صغيرة من الجنود البريطانيين فى بورسعيد والسويس لاستلام وحراسة المهمات والمؤن الخاصة بالقوات البريطانية^(٢) . وتنظم باقى فقرات الملحق المسائل المتعلقة باقامة هذه القوات من إنشاء ثكنات ومواصلات وغيرها من المرافق .^(٣)

(١) هناك مسألة خاصة بالطيران بجو منطقة القناة ، لازمت مراحل المفاوضات المتخلفة ، وكان القصد الأساسى من إثارتها هو العمل على ضمان أمن القوات البريطانية وسلامة وسائل الدفاع عن هذه المنطقة ، وانتهى الاتفاق فى معاهدة ١٩٣٦ ، بخصوص هذه المسألة ، إلى ايراد نص الفقرة ١١ من ملحق المادة الثامنة ، التى تقول :

« تمنع الحكومة المصرية الطيران فوق الأراضي الواقعة على جانبي قناة السويس وعلى مسافة عشرين كيلو متراً منه إلا ما كان يقصد العبور من الشرق إلى الغرب وبالعكس فى ممر عرضه عشرة كيلو مترات عند القنطرة مالم تتفق الحكومتان على غير ذلك . على أن هذا المنع لا يسرى على قوات الطرفين المتعاقدين ولا على هيئات الطيران المصرية الصميمة ولا على هيئات الطيران التى تتبع تبعية حقيقة أى جزء من أجزاء مجموعة الأمم التى تتكون منها الدولة البريطانية وتعمل تحت سلطة الحكومة المصرية » .

(٢) اشترط البند التاسع من محضر متفق عليه ملحق بالمعاهدة أن يقتصر عدد أفراد الثلثة المذكورة على الحد الأدنى بالضبط لاستلام هذه المهمات وحراستها .

(٣) تعطن بناء الثكنات بسبب قيام الحرب العالمية سنة ١٩٣٩ وبقاء القوات البريطانية فى أماكنها العديدة بالأراضي المصرية لمواجهة أحداث الحرب .

ومن هذه النقط مجتمعة نثبت أن بريطانيا أصبحت ترابط بقواتها في نقط عديدة بمنطقة قناة السويس ، ولم يقتصر الأمر على نقطة واحدة شرق أو غرب القناة كما كان يطلب المفاوضون المصريون في المفاوضات السابقة .

(٣) صفة القوات البريطانية : من الطبيعي أن يتبادر للذهن أن وجود قوات أجنبية في أراضي دولة ما خصوصاً في الأوقات العادية يعني قيام احتلال أجنبي لأملاك هذه الدولة وهو ما يعد اعتداء على سيادتها . ودفعاً لهذا المعنى ، وبالأصح تغطية لهذا الحقيقة ، وتأكيداً لاعتراف بريطانيا في المادة الأولى من المعاهدة بانتهاء الاحتلال البريطاني للأراضي المصرية واعترافها في تصريح عام ١٩٢٢ بأن مصر دولة مستقلة ذات سيادة ، نص في المادة الثامنة على ألا يكون لوجود القوات البريطانية بمنطقة القناة صفة الاحتلال بأي حال من الأحوال ، و « لا يخل بأي وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية » . والصفة التي تستفاد من نصوص المعاهدة أو النصفة التي تريد هذه النصوص أن تسبغها على هذه القوات إنها قوات حليفة قبلت مصر أن تصرح لحليفها بريطانيا بوضعها مؤقتاً بجوار القناة بالتعاون مع القوات المصرية في الدفاع عنها .

(٤) توقيت وجود القوات البريطانية : يفيد النص أن تبقى القوات البريطانية بمنطقة القناة لمدة مؤقتة . ووضع حداً مادياً لهذا التوقيت هو أن يصبح الجيش المصري في حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القناة وسلامتها التامة ، أي أن تبقى القوات البريطانية في هذه المنطقة طالما كان الجيش المصري غير قادر على حماية القناة وحده ، وعندما يستكمل قوته التي تمكنه من ذلك ترحل هذه القوات . وعلقت المادة توافق هذا الشرط على اتفاق الطرفين على أن الجيش المصري أصبح قادراً على تحقيق الغرض السابق .

ومن السهل الوصول لجلاء القوات البريطانية متى قبل الطرفان هذا في أي وقت ، حتى قبل مضي المدة التي تحددها الفقرة الأخيرة من المادة السادسة عشرة

التي تقول أن للطرفين المتعاقدين الدخول في مفاوضات برضاتهما بعد انقضاء عشر سنوات على تنفيذ المعاهدة ، بقصد إعادة النظر فيها . ولكن الصعوبة ثور عند الخلاف ، وهنا تقرر المادة الثامنة أنه إذا لم يتم الاتفاق بين الطرفين على مقدرة الجيش المصرى للحد المطلوب للدفاع عن القناة فان الخلاف يجوز عرضه للفصل فيه على مجلس عصبة الأمم أو على أى شخص أو هيئة . ومع هذا قيدت المادة جواز الالتجاء لهذا التحكيم بقيدين جوهرين هما :

الأول : أن تكون قد مضت عشرون سنة من بدء تنفيذ المعاهدة ، وهي المدة التي نصت المادة السادسة عشرة على أن يدخل الطرفان المتعاقدان بعدها في مفاوضات بناء على طلب أحدهما بقصد إعادة النظر في نصوص المعاهدة ، على أن يحال الخلاف بينهما على عصبة الأمم أو أى شخص أو هيئة بالشكل الذى قرره المادة الثامنة .

الثانى : إذا أحيل الخلاف على مجلس عصبة الأمم يكون الفصل فيه طبقا لأحكام عهد العصبة النافذ وقت توقيع هذه المعاهدة . وهذا قيد غير مقبول إذ قد تعدل العصبة ميثاقها ، وعند ذاك يصعب الزام مجلسها بالتخلي عن ميثاقه القائم والرجوع لنصوص قديمة يكون قد عدل عنها لعدم صوابها أو لأى سبب آخر . ومن ناحية أخرى ، وكما لاحظته بحق أحد أعضاء مجلس النواب المصرى (١) ، يفيد هذا الشرط بريطانيا فيما لو رأت العصبة تعديل ميثاقها ووضع ضمانات فعالة لاجبار الدول القوية على احترام حقوق الدول الضعيفة ، إذ سيرجع مجلس العصبة ، إذا قبل ذلك ، لأحكام قديمة فى الميثاق يكون قد ظهر ضعفها وعدم جدواها فى إجبار الأقوياء على احترام حقوق الضعفاء ، وهو ما حصل فعلا فى النزاع بين الحبشة وإيطاليا أو بين الصين واليابان .

(١) قد بهى الدين بركات (باشا) لمعاهدة ١٩٣٦ بجلدة مجلس النواب فى ١٤ نوفمبر سنة ١٩٣٦ (مجموعة وثائق المفاوضات ومعاهدة ١٩٣٦ ، ص ٩٣ و ٩٤) .

هذا عند الالتجاء لعصبة الأمم ، ولكن إذا رُئي الالتجاء لشخص أو هيئة أخرى فإن المادة تقرر أن هذا التحكيم يجري طبقا للإجراءات التي « يتفق » عليها الطرفان ، أى أن اتفاقهما لازم للسير في هذا الطريق ، وبهذا يسهل على بريطانيا أن تعطل هذا التحكيم بالتشبيث بانباع إجراءات تضمن أن تكون نتيجة التحكيم في صالحها (١) .

ومن هذا كله يتضح أن النص بحالته هذه من الصعب أن يوصل لحل يجبر بريطانيا ، حتى بعد عشرين سنة ، على جلاء قواتها عن منطقة القناة . أى أن التوقيت المذكور في المادة لبقاء هذه القوات بهذه المنطقة لا يؤدي لنتيجة عملية ، إلا إذا رغبت بريطانيا بمحض اختيارها في أن تجعل له هذه النتيجة ، وبهذا تكون هذه الدولة قد ملكت في يديها فعلا زمام هذا التوقيت ويكون الجلاء متوقفا على رغبتها حتى بعد انتهاء الأجل المضروب في أقصى حدوده .

المطلب الثالث — تعارض المادة الثامنة مع معاهدة ١٨٨٨

عقدت مصر سنة ١٩٣٦ معاهدة مع بريطانيا ، وعلى هذا الأساس صرحت الأولى للثانية في المادة الثامنة من معاهدة التحالف بأن تضع بصفة مؤقتة قوات بريطانية بجوار القناة لمعاونة الجيش المصري في حراستها والدفاع عنها . فهل يتفق حكم هذه المادة مع أحكام معاهدة ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ التي وضعت النظام الأساسي ونظمت المركز القانوني لقناة السويس ؟ الجواب بالنفي للأسباب الآتية :

أولا : يهدف نظام القناة كله لغرض واحد أساسي هو ضمان حرية المرور لجميع الأمم . ولهذا الغرض وضعت الدول معاهدة ١٨٨٨ التي بينت مقدماتها ومادتها الأولى أن تكون قناة السويس حرة ومفتوحة دائما . في حالتها الحرة والسلم لجميع السفن التابعة لسائر الشعوب . وحتى بالنسبة للحقوق الاستثنائية التي رتبها هذه المعاهدة للدولة صاحبة القناة روعي ألا يترتب على مباشرة هذه

(١) أقوال قس العضو في الجلسة المذكورة في الهامش السابق .

الحقوق تعطيل حرية المرور ، ولكن لما جاء دور التطبيق العملي تبين أن وجود القوات البريطانية بمنطقة القناة سبب تعطيل حرية المرور فعلا بالنسبة لسفن الدول التي دخلت حرباً ضد بريطانيا دون أن يكون لهذا التعطيل سند من معاهدة ١٨٨٨ . وأوضح دليل على هذا ما حصل أثناء الحرب الكبرى التي نشبت عام ١٩١٤ . وبعد هذه التجربة الواضحة يكون من غير المقبول أن تأتي وثيقة كمعاهدة ١٩٣٦ وتقرر أن ترابط على ضفاف القناة قوات بريطانية ، فتجيز بهذا ، ولو ضمنا ، قفل القناة في وجه أعداء بريطانيا ، فوق أنها تسبغ على هذه القوات صفة قانونية ، ولو في الظاهر ، وتجعل وجودها يتم برضا الدولة صاحبة القناة بعد أن كان يعوزها هذا الرضا قبل ذلك ، سواء بالنسبة لوجودها أو بالنسبة لتصرفاتها .

ثانياً : بجانب الحقيقة الثابتة ، وهي أن القناة جزء من مصر ، روعى من البداية أن تكون لها صبغة دولية وقام مشروعها على هذا الأساس حتي تكون لفائدة العالم كافة . ومن الطبيعي أن كان لهذه الصفة الدولية أثرها القوي في تسكين أحكام معاهدة ١٨٨٨ التي قررت مقدمتها ومادتها الأولى أن يكون الانتفاع بقناة السويس على وجه المساواة التامة بين جميع الشعوب دون أي تمييز لدولة على أخرى . وتقضي المادة الثانية عشرة منها أنه تطبيقاً لهذه المساواة ، التي تعتبر مبدأ أساسياً من مبادئ المعاهدة ، لا يجوز لدولة موقعة أن تحصل على ميزات خاصة تتصل بالقناة فيما قد يعقد مستقبلاً من اتفاقات ومعاهدات . ولما كانت بريطانيا من الدول الموقعة على المعاهدة المذكورة فلا يحق لها ، تطبيقاً لهذه الأحكام ، أن تحصل لنفسها دون غيرها ، في معاهدة كمعاهدة ١٩٣٦ ، على حق وضع قواتها بجوار القناة لحراستها ، أو بالأصح لحراسة مصالحها فيها والتضحية في سبيل هذه المصالح عند اللزوم بمصالح غيرها من الدول ، باحتكار القناة لمرور سفنها وسفن حلفائها في وقت الحرب التي تشترك فيها ، وحرمان أعدائها من المرور بها .

ثالثا : من المبادئ الأساسية التي راعتها معاهدة ١٨٨٨ ، لضمان احترام النظام الذي وضعته ، أن تكون حراسة القناة مهمة تباشرها الدولة صاحبة السيادة والسلطة القانونية عليها . ولما كانت مصر وقت عقد المعاهدة إقليما ذا كيان شبه مستقل داخل نطاق الامبراطورية العثمانية فقد قررت المادة التاسعة أن تتخذ الحكومة المصرية ، في حدود سلطتها ، التدابير اللازمة لتنفيذ المعاهدة ، ومن مقتضيات هذا التنفيذ دفع كل عدوان يوجه ضد سلامة القناة ، على أن تلجأ ، إذا أعوزتها وسائلها ، للحكومة العثمانية لتقوم بهذا الواجب وتحيط بهذا الدول الموقعة على تصريح لندن في ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ ، وهي الدول الأوربية الكبرى ، وتتشاور معها في ذلك عند اللزوم . ومعنى هذا أن مهمة الدفاع عن القناة تتولاها مصر أولا ثم تركيا ثانيا ، وإذا احتاجت المسألة لما هو أكثر فإن الدول الأوربية الكبرى ترتب الأمر بصفة مشتركة . وقد روعى في تقديم مصر بتولى هذه المهمة أنها الإقليم الذي تجرى القناة داخله ، وروعى في أفراد الدولة العثمانية بحق التدخل بجانب مصر قبل غيرها من الدول أنها كانت من الوجهة الدولية صاحبة السيادة القانونية على القناة . وقد رأينا من دراسة معاهدات السلام ، التي تلت الحرب الكبرى ، أن تركيا تنازلت عن حقوقها على الأراضي المصرية ، وأصبحت مصر دولة مستقلة ، وانتقلت لها السيادة على أراضيها ومنها القناة ، وملكتم فوق حقوقها الأولى ما قرره معاهدة ١٨٨٨ من حقوق خاصة لتركيا ، وصارت وحدها المسؤولة قانونا عن الدفاع عن قناة السويس ، وإذا دعتها الحاجة تتشاور في الأمر مع الدول الكبرى ، السابق ذكرها ، مجتمعة . وليس لبريطانيا ذكر أو وضع خاص بين هذه الأحكام جميعها ، فلا يحق لها ، بأي صفة ، أن تنفرد دون غيرها من الدول الكبرى ، بمرکز خاص يقدمها على هذه الدول ويحولها الاشتراك مع مصر في مسئولية الدفاع عن القناة وحراستها ، وهو المركز الذي ابتدعته في سائر مراحل المفاوضات وقرره لها المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ .

رابعاً : تبين الفقرة الأخيرة من المادة الثامنة من معاهدة ١٨٨٨ أنه لا يجوز حشد قوات أو إقامة تحصينات على ضفاف القناة ، يقصد بها أو يؤدي وجودها للمساس بسلامة الملاحة وطمأنينتها ، وأباحت المادتان التاسعة والعاشر من هذه المعاهدة لمصر وتركيا ، أو مصر وحدها الآن بعد استقلالها ، حق تجاوز حكم هذا النص في حالة التدابير التي تتخذ لتنفيذ المعاهدة والدفاع عن القناة وباقي الأراضي المصرية ، مع شرط أساسي هو ألا تستخدم لهذا الغرض إلا « قواتهما الخاصة » . ويسرى هذا الشرط ، كما جرى تفسيره عند وضع المعاهدة ، على منطقة القناة بوجه خاص حتى لا تستعين الدولة صاحبها بقوات دولة حليفة تتدخل في هذه المنطقة بقصد الاضطلاع بنصيب ، كلي أو جزئي ، في الدفاع عنها أو عن باقي أراضي مصر ، وهو ما يعد تخطياً للطريق المرسوم في المعاهدة ، وهو الالتجاء للدول الكبرى لترتب الأمر بمجموعة ، ويخل إخلالاً خطيراً بمبدأ المساواة وعدم التمييز بين الدول الأجنبية فيما يتعلق بالقناة . هذا كله معناه أن مصر بعد أن آلت إليها كل حقوق السيادة على أراضيها ، أصبحت وحدها التي تملك تجاوز حكم المادة الثامنة من معاهدة ١٨٨٨ بحشد قوات مصرية بمنطقة القناة ، عند لزوم ذلك لتنفيذ المعاهدة أو الدفاع عن القناة أو باقي الأراضي المصرية ، دون أن يكون لدولة أجنبية ، بأي حال ، أن تنفرد بحق حشد قواتها وإقامة ما يلزمها من ثكنات ومنشآت بجوار القناة للقيام بحراستها والدفاع عنها ، سواء وحدها أو بالاشتراك مع القوات المصرية ، وسواء بطريق التحالف مع مصر أو بأي طريق آخر ، الأمر الذي قرره لبريطانيا ، على خلاف هذا ، المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ .

من هذه الأسباب جميعها نتبين قيام التعارض واضحاً بين حكم المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ وأحكام معاهدة ١٨٨٨ (١) :

(١) اعترفت بريطانيا نفسها على لسان ملتر سنة ١٩٢٠ ، كما سبق بينا ، بأن وجود قواتها بمنطقة القناة يتعارض مع النظام الذي اتفقت عليه الدول لقناة السويس .

الأفضلية بين المعاهدتين :

رب من يسأل بعد وضوح التناقض ، أى المعاهدتين تتقدم الأخرى من الناحية القانونية ؟

لاشك أن معاهدة ١٨٨٨ هى التى يجب تفضيلها واحترام أحكامها ، لأنها معاهدة عامة عقدت بين مجموعة من الدول ، وفى تاريخ سابق على معاهدة ١٩٣٦ . ولا تسرى على معاهدة ١٨٨٨ المادة الرابعة عشرة من معاهدة ١٩٣٦ التى تنص على أن هذه المعاهدة الأخيرة تلغى الاتفاقات والمواثيق القائمة بين البلدين وتتفانى أحكامها ، لأن هذا النص لا يسرى إلا على المواثيق التى تملك مصر وبريطانيا حق إلغائها بإرادتهما وحدهما ، وهما لا تملكان هذا بالنسبة لمعاهدة ١٨٨٨ ، إذ تقرر القواعد العامة فى القانون الدولى أنه لا يجوز لطرفى معاهدة ثنائية أن يعدلا أحكام معاهدة دولية^(١) . يضاف إلى هذا أن بريطانيا اعترفت صراحة فى المادة الأولى من معاهدة ١٩٣٦ بانتهاء احتلالها العسكرى لمصر ، وبهذا الاعتراف فقدت حجة طالما استندت إليها للتحرر من أحكام معاهدة ١٨٨٨ وابتداع دعاوى تريد بها حقوقا استثنائية تخدم بها مصالحها فى القناة .

وننبه إلى أن هذه الأفضلية عند الخلاف لم تعد محل شك حتى من جانب طرفى معاهدة ١٩٣٦ ، بعد أن أكدت بريطانيا فى تاريخ لاحق ، أى فى اتفاقها مع إيطاليا سنة ١٩٣٨ ، احترامها لأحكام معاهدة ١٨٨٨ والتزام العمل بها ، وعلمت مصر بهذا التأكيد وأقرته رسمياً كما سنرى فى المبحث القادم .

(١) جورج سل ، Cours de Droit International Public ص ٤٥٣ .

قد يدفع حكم المادة ١٤ من معاهدة ١٩٣٦ بدفع أولى بالقول إن معاهدة ١٨٨٨ لا تسرى عليها صفة كونها ميثاق قائم بين مصر وبريطانيا ، لأن مصر ليست طرفاً فيها ، ولكن الحقيقة غير هذا لأن مصر ، وإن كانت لم توقع هذه المعاهدة ، إلا أنها تعد مرتبطة بها وتعتبر كأنها طرف فيها للأسباب التى سبق بينها .

المبحث الخامس

الاتفاق البريطاني الايطالى عام ١٩٣٨

انتهت فترة النزاع ، التى جاءت بعد الحرب الكبرى ، بين مصر وبريطانيا بتسوية بين البلدين صيغت فى نصوص معاهدة ١٩٣٦ ، وفى سنة ١٩٣٨ تم وفاق بين بريطانيا وإيطاليا يلقي ضوءاً على حقيقة الوضع الذى قرره هذه المعاهدة من ناحية سياسها بمركز قناة السويس ، على التفصيل الآتى : (١)

(١) بمناسبة دراسة موقف بريطانيا فى وفق ١٩٣٨ يهنا أن نشير لمواقب أخرى اتخذتها فى المجال الدولى ، وكانت وثيقة الصلة بمركزها وتصرفاتها ومصحتها فى مصر والقناة فى الفترة التى تلت الحرب الكبرى إلى أن وضعت معاهدة ١٩٣٦ . وقد اتضحت هذه المواقف فى شكل تحفظات وتعديلات قدمتها على ميثاق جنيف سنة ١٩٢٤ وبريان - كبلوج سنة ١٩٢٨ ، ومشروع قهوة وسائل منع الحرب سنة ١٩٣١ ، كما يأتى :
ميثاق جنيف سنة ١٩٢٤ :

فى ظلال عصبة الأمم أرادت الدول أن تمهد لتخفيض التسليح فوضعت فى سنة ١٩٢٤ ، بجنيف ، ميثاقاً رتب نظاماً لفض المنازعات بالطرق السلمية بأحالتها بصفة الزامية على محكمة العدل الدولية ، إذا كانت تدخل فى اختصاصها ، وعلى التحكيم أو مجلس عصبة الأمم فى الحالات الأخرى ، وفرض على الدول الموقعة عليه واجب الخضوع لحكم المحكمة أو قرار التحكيم أو توصية مجلس العصبة وإن تنفذ هذا الحكم أو القرار أو التوصية ، وإلا كانت مخلة بواجباتها فى ميثاق العصبة ، وهو ما يستتبع جواز توقيع القوبات عليها . (جنينة بك ، القانون الدولى العام ، طبعة ١٩٣٨ ، ص ٤٧٩) .

ولما كان الانضمام لميثاق جنيف قد أيسح لجميع الدول ، الأعضاء وغير الأعضاء فى عصبة الأمم ، فقد خشيت بريطانيا أن تنضم له مصر بعد أن تم لها الاعتراف باستقلالها سنة ١٩٢٢ ثم يترتب على هذا الانضمام أن يتمكن الحكومة المصرية من عرض النزاع بينهما بخصوص التحفظات الواردة فى تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢ ، التى منها حماية المواصلات الامبراطورية ، على جهة من الجهات التى بينها الميثاق المذكور ، وقد يفصل فى النزاع بشكل لا يوافق وجهات نظر الحكومة البريطانية ، خصوصاً وهى ملزمة بقبول ما يستقر عليه رأى هذه الجهة ، لهذا بادرت بريطانيا بتقديم تحفظ على ميثاق جنيف فأصدرت وزارة الخارجية البريطانية فى ١٩ نوفمبر ١٩٢٤ مذكرة وجهتها للدول عن طريق عصبة الأمم تقرر فيها أن الحكومة البريطانية لا توافق على أن الميثاق ، إذا وقعت مصر ، يمكن الحكومة المصرية من أن تطلب تدخل عصبة الأمم لتسوية المسائل التى احتفظت بريطانيا بحق اليت فيها بإرادتها المطلقة ، وهى المسائل التى شملتها التحفظات الواردة فى تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢ . (مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، ص ٢٣ . مقال هوسكتر عن قناة السويس كطريق مائى دولى فى The Amer =

استولت إيطاليا على الحبشة بعد حربها معها عام ١٩٣٥ ، فأتسعت ممتلكاتها

== ican Journal of International Law — ، أغسطس ١٩٤٣ . ص ٢٨٠ .
وبهذا تمكنت بريطانيا من حرمان مصر من احتمال استفادتها من أحكام هذا الميثاق في
تراجعها معها فيما لو انضمت إليه . ومع هذا لم يترتب على تحفظ بريطانيا أثر عملي إذ سقط الميثاق
كله بعد أن لم يصادف قبولا لدى أغلبية الدول .

ميثاق بريان-كيلوج سنة ١٩٢٨ :

مهدت فرنسا والولايات المتحدة لوضع ميثاق يهدف لنبذ الحرب كوسيلة لفض المنازعات
الدولية أو تنفيذ السياسة القومية ، واتسع نطاق الاتصالات الخاصة بهذا الموضوع ، وأبدت
الدول تحفظات على المشروع الذي قدم لها ، منها أن الالتزام بهذا الميثاق لا يعطل حق الدفاع
عن النفس . وقبل هذا التحفظ باعتباره يتعلق بحق بديهي لا نزاع فيه . وانتهى الأمر بتوقيع
الميثاق المذكور بباريس في ٢٧ أغسطس ١٩٢٨ ، وانضمت إليه فيما بعد دول كثيرة منها مصر .
والذي يهنا من هذا الموضوع أن بريطانيا أرادت الاستفادة من التحفظ الخاص بالدفاع
عن النفس والذي يعنى أساسا الدفاع عن أراضي الدولة ، فوسعته وفسرته بالشكل الذي يحقق
مصلحتها بأن أردفت قبولها للميثاق بمذكرة مؤرخة ١٩ مايو ١٩٢٨ أشارت فيها الى وجود
أقاليم يهم الامبراطورية البريطانية المحافظة عليها وإلى « أن التدخل في هذه الأقاليم مما لا تحتمله
الحكومة البريطانية ، وإن حمايتها من المهاجمة هي للامبراطورية البريطانية بمثابة الدفاع عن
النفس . . . » .

وكان مفهوما بوضوح أن منطقة قناة السويس في مقدمة الأقاليم التي ترمى بريطانيا إلى
اعتبار الهجوم عليها مما يعطيها مباشرة حق الدفاع عن النفس ، وهو ما قد يوحي بأن هذه
المنطقة تدخل بشكل ما في نطاق الامبراطورية البريطانية ، لأن حق الدفاع عن النفس كما
قلنا لا تتمتع به الدولة إلا بالنسبة لأراضيها . لهذا رأت الحكومة المصرية أن تدفع ما قد يمس
سيادتها على أقاليمها ، وحتى لا يفهم من توقيعها الذي جاء لاحقا لتوقيع الحكومة البريطانية
أنها تعترف بالحق الذي تدعيه هذه الحكومة لنفسها ، فقررت عند توقيعها للميثاق أنها تنضم
إليه بالصيغة التي وقع بها بباريس دون أن يفيد هذا الانضمام تسليما منها بأي تحفظ أبدي بشأن
الميثاق .

(راجع بخصوص هذا الميثاق : جنية بك « بحوث في قانون الحرب » ، ١٩٤١ ، ص ١٧
و ١٨ و ٢٥ و ٢٦ . احمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١٢٢ و ١٢٤ . مقال هوسكتر عن قناة
السويس في The American Journal of Int. Law ، أغسطس ١٩٤٣ ، ص
٣٨٠ . جريدة البلاغ في ١٨ سبتمبر ١٩٣١ . مجموعة « Recueil de Cours » ، تصدر
عن Academie de Dr. Int. ، ١٩٣٠ ، جزء ٣١ ، ص ٤٥٣ وما بعدها) .

مشروع تقوية وسائل منع الحرب سنة ١٩٣١ :

كان من أهداف عصبة الأمم تقادي الحروب . وعلى ضوء هذا الهدف شكلت لجنة
خاصة وصلت في ١٥ مايو سنة ١٩٣١ إلى صياغة مشروع معاهدة عامة تتعلق بتقوية وسائل ==

بشرق افريقيا ، وكان من الطبيعي أن تسعى لتأمين اتصالها بهذه الممتلكات ،
فرأت أن تعمل على تقوية مركزها وضمانه بالنسبة لقناة السويس التي تعتبر الشريان
الحيوى لهذا الاتصال . وتركزت رغباتها ، التي أبديت بشكل غير مباشر بواسطة
الصحافة والتصريحات السياسية ، فى صبغ إدارة شركة القناة بصبغة دولية واضحة ،
وتقوية تمثيل إيطاليا فيها ، وتخفيض رسوم المرور ، وأخيراً وضع نظام الدفاع عن

—منع الحرب . وعرض هذا المشروع على لجنة التحكيم ونزع السلاح التابعة للعصبة ، ورأت
هذه اللجنة أن تصاغ المادة الثانية من المشروع على الوجه الآتى :

« إذا دخلت قوات احدى الدول فى أرض دولة أخرى أو فى مياهها الإقليمية أو فى منطقة
منزوعة السلاح بمقتضى اتفاق دولى أو حلفت فوق شئ . من ذلك ، ووقع هذا فى ظروف يرى
المجلس انها لا تكون حالة الحرب جاز للمجلس أن يقرر التدابير التى يراها كفيلة بجلاء تلك
القوى . وتتعهد الدول المتعاقدة أن تعمل دون توان وقفا لتلك التدابير . ولا يخل هذا بما للمجلس
العصبة من السلطات الأخرى التى يستمدها من المادة ١١ من ميثاق عصبة الأمم » .

وقدم المندوب البريطانى ملحقا لهذه المادة هذا نصه : « ومن المتفق عليه ان التدابير المتخذة
ذكرها لا تحول دون الحق فى حرية المرور فى قناة السويس كما قررتة الاتفاقية الخاصة بحرية
الملاحة فى القناة والموقع عليها فى الآستانة بتاريخ ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ » .

غير أن اللجنة المذكورة رأت الاتجمل التعديل ذيلاً للمادة الثانية المذكورة والحقته
بالمادة التاسعة من المشروع فأصبح نصها كما يأتى : « لايسوغ أن تؤول هذه المعاهدة على انها
تضييق بأى وجه من الوجوه لمهمة مجلس العصبة أو لسلطاته كما قررها ميثاق العصبة ، وفضلاً
عن ذلك ليس من شأنها أن تخل بحق حرية المرور فى قناة السويس كما قررتة الاتفاقية الخاصة
بحرية الملاحة فى القناة والموقع عليها فى الآستانة بتاريخ ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ » .

(بلاغ رسمى من الحكومة المصرية فى ٢٦ سبتمبر ١٩٣١ ، بالملف ٩٥ - ٦ / ١٠
بمخطوطات رئاسة مجلس الوزراء . مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، ص ٢٣ و ٢٤) .
وقد نوقش المشروع فى الجمعية العمومية للعصبة فى اجتماع سنة ١٩٣١ فأقرته وعرضت
المعاهدة على الدول لتوقيعها على ألا تكون نافذة المفعول إلا بعد تصديق أو انضمام عشر دول
وهو ما لم يحصل ، وانتهى الأمر عند هذا الحد ولم تدخل المعاهدة دور التنفيذ .

(جنينة بك ، القانون الدولى العام ، ص ٤٩٤) .

والذى يفهم من هذه التعديلات أن بريطانيا خشيت أن يقرر مجلس العصبة قفل قناة
السويس كتدبير من التدابير التى يراها كفيلة بجلاء القوات الأجنبية التى تدخل أراضي دولة
أخرى فى غير حالة الحرب ، فقدمت هذا التحفظ لإلحاقه بالاتفاق حتى يكون مفهوماً أن حرية
المرور بهذه القناة تظل قائمة ولا يجوز المساس بها فى حالة تطبيق التدابير المشار إليها فى المادة
الثانية المذكورة . وقد أقرت العصبة وجهة النظر هذه ، ولكن المشروع كله توقف من
أساسه كما بينا .

القناة بحيث يراعى فيه مركز إيطاليا الجديد ، بعد أن وجد ما يسمى بالامبراطورية الإيطالية تنافس الامبراطورية البريطانية في القول بأن قناة السويس « طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية » .

ولما زاد توتر العلاقات الدولية رأت بريطانيا أن تسوى خلافاتها مع إيطاليا فتم بين البلدين اتفاق ١٦ ابريل ١٩٣٨ . (١) وكانت مسألة قناة السويس من نقطه الأساسية ، إذ يقول الملحق الثامن منه :

« إن حكومة المملكة المتحدة والحكومة الإيطالية تؤكدان من جديد بمقتضى هذا عزمهما على دوام احترامهما والتزامهما بنصوص الاتفاقية الموقع عليها فى الآستانة فى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ التى تضمن فى كل الأوقات لجميع الدول جرية استخدام قناة السويس » (٢) .

آثار هذا الاتفاق :

تتركز آثار الملحق الثامن ، الخاص بقناة السويس ، فى وفاق ١٩٣٨ ، فيما يلى :

(١) بريطانيا وإيطاليا من الدول التى وقعت معاهدة ١٨٨٨ والتى لازالت هذه المعاهدة سارية فى مواجهتها ، فلم يأت وفاق ١٩٣٨ بجديد فى هذا الخصوص إلا أنه أكد التزام الدولتين بها وأزاح هذا التأكيد ما يكون قد شاب احترامهما لها : خصوصا بعد أن حدثت تطورات كثيرة فى المجال الدولى كانت لها آثار قوية على سائر الأوضاع الدولية وأحكام المعاهدات .

(١) سمي *Gentlemen's Agreement* .

(٢) شوقيلى ، عن قناة السويس ، (مغرب) ص ٣٨٤ . الملف ، ١٦٧١ / ٢ / ٦٨
Canal de Suez - Correspondance avec l'Italie ، بمجلس الدولة
(قسم الرأى لوزارة الخارجية) . معاضرة وحيد رأفت عن « مصر والنظام الدولى » فى ٧
مايو سنة ١٩٤٧ . مقال السيد صبرى عن « جلاء القوات الانجليزية عن القنال تحتمة الاتفاقيات
الدولية » بجريدة الأهرام فى ٤ ابريل ١٩٤٧ .

(٢) يفيد هذا الاعتراف المجدد ببيان المعاهدة تسليم الدولتين في وضوح بحقوق مصر التي تركزت لها على القناة بعد أن أصبحت دولة مستقلة ذات سيادة ، والتي ذكرتها هذه المعاهدة وكانت تشاركها فيها تركيا باعتبارها صاحبة السيادة عليها في ذلك الوقت . وأهم هذه الحقوق حقها وحدها في ملكيتها والدفاع عنها . ويؤيد هذا أن الدولتين أخطرتا مصر باتفاقهما ، وذكرتا صراحة أنهما تخطرانها باعتبارها « الدولة المالكة للقناة ويقتضيها أمرها » (١) .

(٣) جاء اعتراف بريطانيا الجديد بمعاهدة ١٨٨٨ في سنة ١٩٣٨ بعد عقد معاهدة ١٩٣٦ مع مصر ، وهذا معناه اعترافها بتغليب أحكام الأولى وتقديمها على الثانية في المسائل التي يمتد تناقض أحكامها بصدددها . وهذا تأكيد آخر لما قلناه من أن بريطانيا لاحق لها في أن تشترك مع مصر في الدفاع عن القناة .

(٤) ردت مصر على إخطار بريطانيا وإيطاليا لها بهذا الاتفاق بأنها علمت به وسجلت لديها حسن نية الدولتين وتأكيد اعترافها بمعاهدة ١٨٨٨ وأنها « تشاركهما » هذا الموقف (٢) . وبهذا الرد أوضحت مصر ، المستقلة ، قبولها الصريح لهذه المعاهدة . وقد سد هذا القبول ، ولو لحدا ، نقصاً شكلياً ملحوظاً هو عدم ظهور اسم مصر بعد استقلالها بجانب الدول التي وقعت معاهدة القناة التي تنظم مركز جزء من الأراضي المصرية ، وإن كان هذا النقص الشكلي لا أثر له لما سبق قلناه من أن مصر بعد اكتمال شخصيتها في العائلة الدولية تعتبر مرتبطة بهذه المعاهدة ، ولو ضمناً .

(٥) يفيد الاعتراف المجدد في سنة ١٩٣٨ ببيان معاهدة ١٨٨٨ ، والالتزام

(١) الملف ، Canal de Suez ، 68/2/1671 ، بمجلس الدولة (قسم الرأي لوزارة الخارجية) . الملف 68/2/1671 ، L'Accord Anglo - Italien du 16 Avril 1938 بمحفوظات وزارة الخارجية .

(٢) الملف 68/2/1671 ، Canal de Suez ، بمجلس الدولة (قسم الرأي لوزارة الخارجية) .

بنصوصها ، أنها قائمة بحملتها ولم يلغها أو يعدلها عهد عصبة الأمم (١) . وبما يزيد أهمية هذه النتيجة أن بريطانيا ، التي تشرف عملاً على مصائر القناة خصوصاً من الناحية الحربية ، واحدة من الدولتين اللتين جددتا التزامهما بنصوص معاهدة القناة وهو ما يطن إيطالياً إلى أنها لن تهدد مستقبلاً بقتل هذا الطريق في وجهها ، الأمر الذي قوبلت به أبان أزمة سنة ١٩٣٥ ، خصوصاً والملحق الثامن من وفاق ١٩٣٨ يشير ، على وجه خاص ، للصفة البارزة والحكم الأساسي لمعاهدة ١٨٨٨ فيقول عنها « التي تضمن في كل الأوقات ولجميع الدول حرية استخدام قناة السويس » .

(٦) اعترفت بريطانيا مجدداً في سنة ١٩٣٨ بمعاهدة ١٨٨٨ اعترافاً مجرداً دون أن تردفه بأي تحفظ . وإذا راعينا أنها سبق سلت في سنة ١٩٠٤ بسريان هذه المعاهدة في مواجهتها ، وأسقطت تحفظها عليها ، وأردفت هذا التسليم باشتراط توقيف حكم الجملة الأخيرة من الفقرة الأولى وكذلك الفقرة الثانية من المادة الثامنة منها ، وهما الخاصتان باجتماع مندوبي الدول سنوياً برئاسة مندوب تركيا ، فإن هذا معناه أن بريطانيا تنازلت عن هذا الشرط سنة ١٩٣٨ . ومع هذا فالتنازل أن هذه النتيجة لم يفتن لها ، أوروبياً لم يهتم بها المفاوضون الانجليز عند وضع الاتفاق مع إيطاليا ، وحتى مع صحتها فإنها لا تؤدي لآثار عملية ، إذ قد تغيرت الظروف وانفصلت مصر عن تركيا ومضى وقت طويل يجعل سقوط الشرط الملحق باتفاق ١٩٠٤ عديم الأثر ، بل لم يحصل أن اجتمع مندوبو الدول ، لاجتماعات سنوية ولا حتى اجتماعات من النوع الذي تقتضيه الظروف الخطرة ، ولم تدخل سائر الفقرات الخاصة بذلك دور التنفيذ في يوم من الأيام ، حتى أصبحت مع توالي الزمن وكأنها لم تكن .

الفصل الخامس

القناة في الحرب العالمية وميثاق الأمم المتحدة ومطالب مصر

في نهاية دراسة هذا الباب ، الذى نبحت فيه مركز القناة بعد معاهدة ١٨٨٨ ، تواجهنا فترة نشبت فيها الحرب العالمية سنة ١٩٣٩ ، وفي أعقابها وضعت الدول المتحالفة ميثاقا لتحقيق السلام فى العالم أجمع هو « ميثاق الأمم المتحدة » . وبعد الحرب تجدد النزاع بين مصر وبريطانيا لرغبة الأولى فى جلاء القوات البريطانية عن جميع أراضيها ووحدة وادى النيل . ومن الطبيعى أن يتأثر مركز قناة السويس من الناحية الفعلية بأحداث الحرب ، وأن توجد صلة بين معاهدتها ونصوص ميثاق الأمم المتحدة ، فضلا عن أن منطقة القناة هى المكان الذى حددته معاهدة ١٩٣٦ لمراقبة القوات البريطانية ، وبهذا يعتبر مركز هذه المنطقة ركنا أساسيا فى النزاع بين مصر وبريطانيا ، وهو ما ندرسه تفصيلا فى المباحث الآتية :

المبحث الأول

الحرب العالمية

(١٩٣٩ - ١٩٤٥)

اضطرت الأمور الدولية وانتهى الأمر باندلاع شرارة الحرب بأوربا فى بداية سبتمبر ١٩٣٩ ، وسرعان ما امتدت عملياتها حتى شملت أهم مناطق العالم ومنها قناة السويس ذات الأهمية الحيوية للمواصلات الحربية والمدنية .^(١) وفيما يلى

(١) ما قبل الحرب:

قبل البحث فيما يمس القناة من هذا الصراع المسلح نرى القاء نظرة على سير الأمور الواقعى بخصوص المرور بهذا الطريق فيما بين الحربين الكبرى والعالية :

فى الفترة التى تلت انتهاء الحرب الكبرى سنة ١٩١٨ سارت الأمور فى مجراها العادى بصفة عامة بالنسبة لحركة المرور بقناة السويس .

وبجانب هذه الحقيقة نكرر هنا الإشارة للحرب التى وقعت بين إيطاليا والحبشة سنة ١٩٣٥ =

نستعرض الأحداث التي اتصلت بهذا الطريق أثناء هذه الحرب ، ثم نبين التقدير القانوني لهذه الأحداث :

أولا- أحداث الحرب المتصلة بالقناة :

لم تنتظر الجهات التي يعنىها أمر القناة وقوع الحرب فعلا بل قامت بما يضمن سلامة هذا الطريق ومصالحها فيه بمجرد قيام التوتر الدولي . ولما لاحت نذر الحرب سنة ١٩٣٨ رُئى بحث التدابير التي تطبق عند اللزوم في منطقة القناة ، واتفقت في هذا الصدد أهداف شركة القناة والحكومة المصرية وبريطانيا . (١) وما أن وقعت الحرب حتى بادرت كل من هذه الجهات الثلاث بتطبيق ما اتفق عليه أو استحدثت الوسائل الكفيلة بصيانة القناة وضمان بقائها مفتوحة للملاحة . (٢) وكانت الحكومة المصرية من جانبها حريصة على مزاولة حقوقها التي

والتي كادت تطوى القناة فعلا ضمن أحداثها بل كاد الأمر يصل لحد الصراع بين الدول الكبرى بسببها ، إذ توقفت بصفة جدية مسألة حرمان إيطاليا من المرور بهذا الطريق كجزء من الجزاءات التي رأت العصبة تطبيقها عليها ، ثم انتهى الأمر بمرور سحابة هذه الأزمة دون أن تؤدي لهذه النتيجة ، وبقيت القناة مفتوحة للجميع .

ومن الطبيعي أن يقع أيضا في فترة ما بين الحربين بعض الحوادث الفردية البسيطة ، نخص بالذكر منها مسألة التضييق على حزية بعض السفن الروسية عند تواجدها بمنطقة القناة سنة ١٩٣٥ ، إذ منعت الحكومة المصرية سفينتين روسيتين من القيام بعمليات تجارية في الموانئ المصرية ، ومنها بور سعيد ، وهي العمليات التي اعتادت جميع السفن القيام بها في الموانئ المصرية ومنها موانئ القناة . وكان هذا الاجراء بسبب رفض هاتين السفينتين أن تعبدا إلى روسيا مصرية سابقا تجنسا بالجنسية الروسية وقدم مصر بقصد الدعاية الشيوعية ، الأمر الذي تحرمه القوانين المصرية ويسهله اتصال بحارة أمثال هذه السفن بالمواطنين المصريين على البر تحت ستار القيام بعمليات تجارية عادية . ولم يرق هذا الاجراء تماما في نظر إدارة شركة القناة . وانهت هذه المسألة العرضية بسرعة دون أن تخاف أثرا أو تتكرر . (الملف ٩٥ - ٦ / ١٤ بحفوظات رئاسة مجلس الوزراء) .

(١) الملف ١ / ٥٧ - ١ - C. M. 1 - Protection du Canal de Suez ،

بحفوظات رئاسة مجلس الوزراء .

(٢) مقال هوسكنز عن قناة السويس في The 'American Journal of Int.

Law ، أغسطس ١٩٤٣ (الملف ١٩ / ١١ - 38 بحفوظات وزارة الخارجية) .

تملكها على القناة وفق معاهدة ١٨٨٨ ، باعتبارها قطعة من أراضيها ، وكذلك راعت الاخلاص لنصوص معاهدة ١٩٣٦ ، فقامت بتدبير اجراءات الدفاع عن منطقة القناة في حدود طاقتها ، وقام جيشها بعبء كبير في هذا الدفاع ، وتولى جنودها مهمة حراسة شواطئها واكتشاف ما يلقى فيها من الغام ، وقامت المدفعية المصرية المضادة للطائرات بتصيبها الكامل في الدفاع عنها ضد الهجمات الجوية . (١)

وتدخلت بريطانيا تدخلا كاملا في حماية القناة باعتبارها نقطة ذات أهمية حربية قصوى لجيوشها وجيوش حلفائها ، واستفادت من نصوص معاهدة ١٩٣٦ إلى أقصى حد ، واشتركت في ترتيب التدابير التي وضعتها الحكومة المصرية والشركة لضمان عدم تمكن الأعداء من الأضرار بالقناة أو الاستيلاء عليها . وقدمت الأسلحة والمدافع اللازمة . ووقف أسطولها متأهباً لرد العدوان . وكانت قواتها مستعدة بجانب القوات المصرية . وهيمنت هيمنة كاملة على كل ماله صلة بالدفاع عن هذا الشريان ، واشتركت في ذلك بقواتها البرية والبحرية والجوية وأشرفت على أعمال الشركة بمصر بعد وقوع مركزها الرئيسي بباريس تحت إشراف الألمان . وزادت على مرابطة قواتها وأسلحتها بمنطقة القناة أن أقامت على شواطئ البحيرات المرة ، أى داخل القناة ، روافع وأرصنة لتفريغ البضائع اللازمة لقواتها ، وهو ما يستتبع حتما ، خصوصا في وقت الحرب ، أن ترابط بداخلها جميع أنواع السفن ، حرية وغير حرية . ورتبت بموانئ القناة رقابة

(١) السهورى باشا، قضية وادى النيل ، ص ٥١ . « قال السويس » البحث رقم ٢ في موضوع مسابقة ضابط الجيش ، عام ١٩٤٦ . مذكرة مصر لمؤتمر الصلح (منشورة بمجريدة الأهرام في ١٣ أغسطس ١٩٤٦) . قرار رقم ٢ لسنة ١٩٤٩ من الحاكم العسكري لمنطقة القناة (صورته بالملف ١١ / ١١ - ٣٨ بمحفوظات وزارة الخارجية) . ليجول ، Egypt and World War II ، ص ٤٦٥ . ويلاحظ أن الحاكم العسكري العام أصدر في ٣ سبتمبر ١٩٣٩ الامر رقم ٤ الذى ينص على إنشاء نظام لتفتيش البواخر بميناءى بور سعيد والسويس (الوقائع المصرية ، العدد ٩٢ غير اعتيادى ، في ١٤ - سبتمبر سنة ١٩٣٩) .

على المهربات تخضع لها السفن المحايدة باختيارها حتى تتفادى التفتيش والتعطيل في عرض البحر . وأفردت سفنها بمعاملة خاصة بحيث لا تخضع لاجراءات المراقبة . (١)

وكان نصيب الشركة من هذه التدابير أن بادرت بالموافقة على وضع الملاحة بالقناة تحت إشراف السلطة العسكرية البريطانية . واتخذت من جانبها سائر التسهيلات التي تكفل نفاذ التدابير التي تقوم بها الحكومة المصرية أو الحكومة البريطانية . وساهمت بشكل إيجابي في الدفاع عن القناة ، فقام موظفوها وعملها بالتطوع كجنود في جيوش الحلفاء . وما أن احتل الألمان فرنسا سنة ١٩٤٠ ، وفي عاصمتها المركز الرئيسي للشركة ، حتى بادرت إدارتها بمصر بقطع كل صلة بمركزها بباريس ووضع سائر فروعها تحت تصرف الحلفاء ليتخذوا بكامل حريتهم ما يرونه من تدابير تحول دون تدمير القناة أو تسلط الأعداء عليها . وكان من هذه التدابير ترتيب رقابة فعالة على السفن التي تحضر لمنطقة القناة والاحتياط دون تمكن أية سفينة من إغراق نفسها أو إسقاط ألغام أو مواد متفجرة داخل القناة أثناء مرورها بها ، وكذلك مراقبة الغواصات والسفن المعادية خارج هذه المنطقة والحيولة دون اعتدائها عليها (٢) .

ولم يغفل أعداء بريطانيا عن مهاجمتها في هذه النقطة ، فقامت الطائرات

(١) الملف 1 - 1 / 57 C. M. 1 بمحفوظات رئاسة مجلس الوزراء . ليجول Egypt and World War II ، ص ١٢٢ و ٢٦٥ . الملف 65/ 5 / 1551 Perquisition des bateaux en temps de Geurre 1939 ، مجلس الدولة (قسم الرأي لوزارة الخارجية)

(٢) مقال هوسكيز السابق ذكره ، ص ٣٨٤ و ٣٨٥ . ليجول L' Égypte et La Deuxième Guerre Mondiale ، ص ٤٣٥ و ٤٣٦ . الملف 38-41/ 19 Egypte - Economie, Communications, Canal de Suez .

الألمانية والإيطالية بهجمات جوية عنيفة على قناة السويس والقاء قنابل وألغام عليها بقصد تدميرها أو تعطيل استعادة الحلفاء منها . وسببت هذه الغارات تعطيل الملاحة فعلا خلال أيام كثيرة إبان الحرب . وكانت البضائع والمهمات تنقل في بعض هذه الأيام عن طريق السكة الحديد بين السويس وبورسعيد . واتخذ الإيطاليون والألمان إجراءات ، قريبة من الحصر الحقيقي ، لتعطيل حركة المرور بالقناة وإفقادها الأهمية التي يعلقها عليها الحلفاء ، وذلك بترتيب إشراف وترصد عسكري على حركة مرور السفن في وسط البحر الأبيض المتوسط ، وفي جنوب البحر الأحمر ، من ناحية مضيق باب المندب الذي تقع بالقرب منه ممتلكات إيطاليا في شرق أفريقيا قبل استيلاء الحلفاء على هذه الممتلكات (١) .

وصادف مرور المحايدين بالقناة كثيراً من العقبات بسبب حوادث الحرب ووقوع هذه المنطقة تحت إشراف فريق من المحاربين وعدم تمتعها من الناحية الفعلية بحياذ أو حصانة تضمن احترام الفريقين المتحاربين للنظام الموضوع لها أو ابتعادهم بأعمالهم الحربية عن منطقتها . وكادت الملاحة التجارية ، سواء للمحايدين أو المحاربين ، ينقطع مرورها من هذا الطريق الذي كاد يصبح وقفاً على النقل الحربي . وتحول المرور لحد كبير إلى طريق رأس الرجاء الصالح (٢) .

ثانياً — تقدير هذه الأحداث :

هل تتفق تصرفات الحكومة المصرية وبريطانيا والشركة ، من ناحية ، ودول المحور ، من ناحية أخرى ، مع النظام القانوني للقناة الذي نظمته معاهدة ١٨٨٨ ؟

(١) مقال هوسكتر السابق ذكره ، ص ٣٨٥ . مقال عن « La victoire du Canal » ، مجلة Images ، في ٢ نوفمبر سنة ١٩٤٦ . « قتال السويس » ، البحث رقم ٢ من مسابقة ضباط الجيش عام ١٩٤٦ ، ص ٩ . فرانك روبيرتس Frank Roberts Egypt and the Suez Canal ، ص ٦٦ و ٦٧ . الملف 38 - 11 / 19 محفوظات وزارة الخارجية . مجموعة فونك برنتانو ، Funk Brentano عن « Compagnie Universelle du Canal de Suez » ص ٧٧ .

(٢) ليجول ، Egypt and World War II ، ص ١٢٢ .

تملك الحكومة المصرية بمقتضى هذه المعاهدة أن تتخذ عند اللزوم سائر تدابير الدفاع عن القناة وتنفيذ أحكام المعاهدة المذكورة التى تضمن خصائصها وبقاءها مفتوحة لمرور جميع الدول . ولهذا كانت تصرفاتها فى فترة الحرب العالمية ، وسائر التدابير التى رتبها لصيانة هذا الممر ، لاشأبة عليها من الناحية القانونية . ولكن هذا لا يمنع أنها يؤخذ عليها إشراكها دولة أجنبية معها فى إجراءات حراسة القناة ، الأمر الذى لا تجيزه معاهدة ١٨٨٨ ، وإن كان هذا الاشتراك فى حقيقة مما لا تتمكن الحكومة المصرية من منعه .

وأما تصرفات بريطانيا فى منطقة القناة فهى غير مشروعة لمخالفتها لنصوص هذه المعاهدة . وإذا كانت هذه الدولة قد استندت فى هذه التصرفات لمعاهدة ١٩٣٦ التى تصرح لها بأن ترابط بقواتها بجوار القناة للدفاع عنها واتخاذ كل التدابير الحربية فى وقت الحرب لتحقيق هذا الغرض ، إلا أناسبق بينا أن هذه الأحكام تخالف نصوص معاهدة ١٨٨٨ التى بقيت سارية ويستند إليها على الدوام النظام القانونى للقناة . ولا يخفى أن هذه المعاهدة الأخيرة لا تجيز تدخل دولة أجنبية بشكل افرادى للدفاع عن القناة ، وتميز سفنها عن غيرها ، وإقامة تحصينات وحشد قوات بهذه المنطقة ، والمراقبة بسفن حربية داخل مجراها بما فيه البحيرات المرة .

واعتمدت ألمانيا وإيطاليا على مركز القناة بأن هاجمتها وحاولتا تحطيمها أو سدها . ونجحتا فى تعطيل المرور بها أياما كثيرة . وهذه كلها أعمال حربية ضد القناة تحرمها معاهدتها .

والشركة ، التى تمثلها بمنطقة القناة إدارتها بمصر ، والتى تقضى لوائحتها وامتيازاتها أن تكون بعيدة عن التحيز لدولة دون أخرى والاجتهاد فى توفير كافة التسهيلات لمرور سفن جميع الدول على وجه المساواة فى أوقات السلم والحرب ، بعدت هى أيضاً عن واجباتها هذه وانضمت بكليتها للحلفاء ووضعت نفسها وساطاتها تحت إشرافهم .

ومما تقدم يتضح أن دول الحلفاء والمحور وشركة القناة عملت كلها بما فيه مصلحتها دون إقامة كبير وزن لنصوص معاهدة ١٨٨٨ . والحق أن تبادل العدوان على هذه النصوص جعل العذر متبادلاً أيضاً بين الفريقين ، خصوصاً وكل فريق يسعى من ناحية الواقع لتحقيق مصالحه فقط دون أى اعتبار آخر . وهذه هي الجروب ، كما وضعنا عند الحكم على باوقع من أمثال هذه التصرفات أثناء الحرب الكبرى .

ملاحظة عامة :

مخرج من هذه الحرب بنتائج لا تفرق كثيراً عما خرجنا به من الحرب الكبرى . وأهم ما نستنتجه مجدداً أن وسائل الحرب الحديثة أثبتت أخيراً أن الدفاع عن القناة لا يستلزم بالضرورة حشد قوات بجانبها ، بل قد تكون مثل هذه الحشود لا جدوى منها إذا ما نفذت خطة الهجوم عليها بطريق الجو من قواعد بعيدة عنها .

المبحث الثانى

ميثاق الأمم المتحدة وأثره على مركز القناة

اشتركت أغلب دول العالم فى الحرب العالمية التى اتسعت ويلاتها ، وعانى أضرارها سائر الشعوب ، مباشرة أو غير مباشرة ، حتى غدت كارثة حقيقية على الإنسانية . وكان من جراء هذه الصدمة أن جنحت النفوس فى أواخر الحرب ، كالعادة ، للبحث عن وسيلة تكفل التعاون الدولى وصيانة السلام . ولهذا مهدت دول الحلفاء الكبرى ، بعد أن لاح لها النصر ، ودعت لعقد مؤتمر فى سان فرانسيسكو بالولايات المتحدة تشترك فيه جميع الدول التى انضمت للحلفاء بإعلان الحرب على دول المحور ، وتكون مهمته وضع ميثاق دولى يحقق هذه الأغراض وتشرف عليه وتمثله هيئة من الدول التى اشتركت فى وضعه ومن ينضم إليها . وعقد المؤتمر

فعلا في ٢٥ ابريل ١٩٤٥ بالمدينة المذكورة وانتهى بعد جاسات عديدة إلى وضع ميثاق « الأمم المتحدة » الذي أقرته الدول التي وضعتة . (١)

ولما كان لهذا الميثاق الدولي الجديد أثره على سائر المشاكل التي تتعلق بالمناطق الحيوية في العالم ، وعلى كثير من المعاهدات الخاصة والعامة ، لهذا يلزمنا أن نعرف مدى هذا الأثر بالنسبة لنظام قناة السويس الذي قرره معاهدة ١٨٨٨ .

ولما كانت نصوص الميثاق خلت من اشارة صريحة لهذه القناة ، أو حتى لمركز القنوات ونظمها بصفة عامة ، لهذا قد يظن أن الميثاق شيء وهذه النظم شيء آخر ولا أثر له عليها ، ولكن الحقيقة أنه ميثاق دولي واسع المدى يهدف للهيمنة على شئون العالم وضمان سلامه وحل مشاكله ، والمعقول ، وهذه طبيعته ، أن يكون له أثر على المعاهدات العامة التي تنظم حركة المرور والمواصلات الدولية كما معاهدة ١٨٨٨ .

وبدراسة مواد الميثاق ومقارنتها بأحكام معاهدة القناة تبينا صلة كبيرة بين النظامين ، سواء بالتوافق أو التناقض . ولتوضيح هذه الصلة وأثر الميثاق على هذه المعاهدة يجب التفريق بين حالتين : حالة استقرار السلام وحالة تهديد السلام ، على الوجه الآتي :

١ — حالة استقرار السلام :

تقرر معاهدة ١٨٨٨ أحكاما تهدف لرواج التجارة العالمية وتسهيل المواصلات الدولية . وأهم ما قرره لهذا الغرض حرية المرور بالقناة للجميع دائماً وبلا استثناء . وهذه الأغراض تتفق تماماً مع الأغراض التي أنشئت من أجلها هيئة الأمم المتحدة التي يشجع ميثاقها أمثال هذه المعاهدات إذ نص ضمن مقدمته على أن شعوب

(١) بعد أن اكتمل كيان هذه الهيئة صفت أعمال عصبة الأمم التي كانت الحرب العالمية قد أنت فعلا على البقية الباقية من كيانها .

الأمم المتحدة قد أخذت على عاتقها « . . . بيان الأحوال التي يمكن في ظلها تحقيق العدالة واحترام الالتزامات الناشئة عن المعاهدات وغيرها من مصادر القانون الدولي . . . » ، وقررت الفقرة الأولى من مادته الثالثة عشرة أن تنشئ الجمعية العمومية دراسات وتشير بتوصيات بقصد « إتمام التعاون الدولي في الميدان السياسي وتشجيع التقدم المطرد للقانون الدولي وتدوينه » . ومعنى هذا أن أحكام المعاهدات والقانون الدولي مما يشجعه ميثاق الأمم المتحدة مادامت كلها وسائل لتقدم البشرية .

وعلى هذا تظل أحكام معاهدة القناة سارية المفعول بصفة عامة في الأوقات العادية التي لا يضطرب فيها السلام ، ولا يوجد في أحكام الميثاق ما يعطل هذا النفاذ .

ب - حالة تهديد السلام :

تقرر معاهدة ١٨٨٨ مبدأ أساسياً يعد هيكل نظام القناة كله ، هو أن حرية المرور مضمونة في هذا الطريق لجميع الدول دون أي استثناء ، سواء في وقت الحرب أو وقت السلم . ومعنى هذا أن أي دولة تكون مشتبكة في حرب يحق لسفنها أن تتمتع بالمرور بقناة السويس بكامل حريتها مادامت تحترم أحكام المعاهدة ، ولا يتعطل حقها هذا ، حتى لو كانت دخلت الحرب اعتداءً على غيرها . وهنا فقط ومن هذه الزاوية يبدأ الباحث يلح أسباب التناقض بين أحكام الميثاق وأحكام معاهدة القناة : دولة تعتدى على أخرى ، وتطلب سفنها المرور بالقناة فتعطيها المعاهدة هذا الحق ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى يأتي دور هيئة الأمم ويتحرك مجلس الأمن ، وهو أدواتها التنفيذية الرئيسية ، لتطبيق أحكام الفصل السابع من ميثاقها ، وقد يرى تطبيق العقوبات المنصوص عليها في مادتيه ٤١ و٤٢ على الدولة المعتدية حتى ترتدع ويستقر السلام ، وقد يكون من هذه العقوبات قفل قناة السويس في وجه سفنها . فأيهما تنفذ ، حكم المعاهدة أم حكم الميثاق ؟

الاحاطة هنا تختلف عن النظريات التي سبق بينها عند بحث أثر ميثاق عصبة الأمم على معاهدة ١٨٨٨ ، لأن ميثاق المصبة ومعاهدات السلام التي أعقبت الحرب الكبرى تختلف عن نصوص الميثاق الجديد .

ومن استعراض نصوص ميثاق الأمم المتحدة نتيين أن مقصده الأساسي هو المحافظة على سلام العالم . وللوصول لهذه الغاية يتدخل مجلس الأمن ، عند تهديد هذا السلام ، ويقرر مايجب المحافظة عليه أو اعادته إلى نصابه ، ويتخذ من التدابير مايلزم لاحترام هذه القرارات . وعلى جميع الدول الأعضاء في الهيئة ، ومنها مصر ، أن تحترم باخلاص قرارات هذا المجلس وتنفذ التدابير التي يقررها . (١)

وبعد هذه الأحكام لموضوعية العامة يوجد نص شكلي هام ، هو المادة

(١) هذه هي نصوص الميثاق التي تتعلق بهذا الموضوع :

المادة الأولى تقرر أن المقصد الأول من مقاصد هيئة الأمم المتحدة هو « حفظ السلم والامن الدولي ، وتحقيقا لهذه الغاية تتخذ الهيئة التدابير المشتركة الفعالة لمنع الأسباب التي تهدد السلم ولازالتها ، وتقم أعمال العدوان وغيرها من وجوه الاخلال بالسلم وتتنزع بالوسائل السلمية ، وفقا لمبادئ العدل والقانون الدولي ، لحل للنزاعات الدولية التي قد تؤدي إلى الاخلال بالسلم أو لتسويتها » . وقررت المادة الثانية للمبادئ التي تحقق هيئة الأمم بمقتضاها المقاصد المذكورة في المادة الأولى ، وجاء المبدأ الخامس منها كما يلي : « يقدم جميع الأعضاء كل ما في وسعهم من عون إلى « الأمم المتحدة » في أي عمل تتخذه وفق هذا للميثاق ، كما يتمتعون عن مساعدة أية دولة تتخذ الأمم المتحدة لإزاءها عملا من أعمال المنع أو القمع » . وتقول المادة ٢٥ : « يتعهد أعضاء « الأمم المتحدة » بقبول قرارات مجلس الامن وتنفيذها وفق هذا الميثاق » . وتقول المادة ٣٩ : « يقرر مجلس الامن ما إذا كان قد وقع تهديد للسلم أو اخلال به أو كان ما وقع عملا من أعمال العدوان ، ويقدم في ذلك توصياته أو يقرر ما يجب اتخاذه من التدابير طبقا لاحكام المادتين ٤١ و ٤٢ لحفظ السلم والامن الدولي أو اعادته إلى نصابه » . وتقول المادة ٤٨ : « (١) الأعمال اللازمة لتنفيذ قرارات مجلس الامن لحفظ السلم والامن الدولي يقوم بها جميع أعضاء « الأمم المتحدة » أو بعض هؤلاء الأعضاء وذلك حسبما يقرره المجلس . (٢) يقوم أعضاء « الأمم المتحدة » بتنفيذ القرارات المقدمة مباشرة وبطريق العمل في الوكالات الدولية المخصصة التي يكونون أعضاء فيها » . وتقول المادة ٤٩ : « يتضافر أعضاء « الأمم المتحدة » على تقديم المعونة المتبادلة لتنفيذ التدابير التي يقرها مجلس الامن » . (نص « ميثاق الأمم المتحدة » بمجموعة مضابط وملاحق دور الانقاد غير العادي ٨ - ١٦ أ. أكتوبر ١٩٤٥ لمجلس الشيوخ المصري ، ص ٩ : وما بعدها) .

١٠٣ الى تقول : « إذا تعارضت الالتزامات التي يرتبط بها أعضاء « الأمم المتحدة » وفقاً لأحكام هذا الميثاق مع أى التزام دولي آخر يرتبطون به فالعبرة بالتزاماتهم المترتبة على هذا الميثاق » . هذه مادة صريحة معناها أنه إذا واجهت دولة من الدول الأعضاء ، خصوصاً بعد صدور قرارات وتدابير مجلس الأمن ، التزامين متعارضين أحدهما مصدره اتفاق أو معاهدة خاصة أو عامة والآخر مصدره الميثاق كان عليها أن تحترم الالتزام الناشئ عن هذا الأخير ، أو بمعنى محدد إذا قضى الميثاق بقتل قناة السويس وقضت معاهدة ١٨٨٨ بفتحها كانت الغلبة لحكم الميثاق .

ولكن متى يوجد التناقض بين المعاهدة المذكورة والميثاق ، أو متى تناقض أحكامها التدابير التي يقرها مجلس الأمن ؟

الاجابة على هذا السؤال يجب التفريق بين الحالة التي يطبق فيها مجلس الأمن المادة ٤١ ، وهي حالة العقوبات غير العسكرية ، والحالة التي يطبق فيها المادة ٤٢ ، وهي حالة العقوبات العسكرية :

أولاً — حالة تطبيق العقوبات غير العسكرية :

تنص المادة ٤١ من ميثاق الأمم المتحدة على ما يأتي :

« لمجلس الأمن أن يقرر ما يجب اتخاذه من التدابير التي لا تتطلب استخدام القوات المسلحة لتنفيذ قراراته ، وله أن يطلب إلى أعضاء « الأمم المتحدة » تطبيق هذه التدابير ، ويجوز أن يكون من بينها وقف الصلات الاقتصادية والمواصلات الجديدة والبحرية والجوية والبريدية والبرقية واللاسلكية وغيرها من وسائل المواصلات وفقاً جزئياً أو كلياً وقطع العلاقات الدبلوماسية » .

عند ما يقع من دولة من الدول عمل يهدد السلام يتدخل مجلس الأمن ويقرر القرارات التي تحفظ السلام والأمن الدولي أو تعيده إلى نصابه تطبيقاً للمادة ٣٩ . ويقرر هذا المجلس التدابير التي تلزم لتنفيذ هذه القرارات . وتنص المادة ٤١ على (٢٠)

نوع منها وهي التدابير التي « لا تتطلب استخدام القوات المسلحة » لتنفيذها ،
والتي سمينها « العقوبات غير العسكرية » ، وأهمها وقف الصلات الاقتصادية
وقطع العلاقات الدبلوماسية ، ويجوز أن يكون منها ، كما تقول المادة ، وقف
المواصلات البرية والبحرية والجوية .

وقد يتبادر للذهن أن حرمان الدولة المعتدية من المرور بقناة السويس يدخل
ضمن طائفة العقوبات غير العسكرية وتتضمنه عبارة وقف المواصلات البرية
والبحرية والجوية ، ولكن الحقيقة ، كما سبق بينا عند بحث ميثاق عصبة الأمم ،
أن قفل قناة السويس عقوبة عسكرية بطبيعتها إذ يتطلب تنفيذها استخدام
قوات مسلحة تمنع سفن الدولة المعتدية من محاولة المرور بالقوة ، وهو ما يخرج
عن نطاق المادة ٤١ الخاصة بالعقوبات التي « لا تتطلب استخدام القوات
المسلحة » لتنفيذها . وليس معنى وقف المواصلات البحرية ، كما تنص هذه المادة ،
أن تتعرض هذه الدول لسفن الدولة المعتدية وتقطع عليها سبل المواصلات في
البحار العامة وتقل في وجهها القنوات والمضايق والمسالك الدولية ، الأمر الذي
يجر للالتحام المسلح ، بل معناه منع اتصال الدول الأعضاء ورعاياها بالدولة المعتدية
عن طريق البحر .

وقد يقال إن قفل قناة السويس عقوبة من نوع ما قرره المادة ٤١ ، وعلى
مصر تنفيذها ، وإذا حاولت الدولة التي وقعت عليها العقوبات أن تقتحم
بسفنها القناة عنوة كان هذا اعتداء جديداً من جانبها على أراضي دولة أخرى ،
هي مصر ، يأخذ مجراه كأي عدوان آخر . وهذا القول وجيه في ظاهره ، ولكن
الحقيقة أن هذا الاقتحام لا يعد في هذه الحالة اعتداء مقصوداً به مصر وأراضيها
التي منها منطقة القناة ، خصوصاً والسفن التي تقوم به تسعى لحق أعطته لها .
معاهدة ١٨٨٨ ، بل هو اعتداء مباشر على سلطة مجلس الأمن وتحدى لقراراته
وعقوباته بحيث يستلزم الحال استخدام القوة من جانبه لرد هذا الاعتداء ومواجهة

هذا التحدى ، وبهذا تخرج المسألة بطبيعتها ومن نفسها من نطاق المادة ٤١ إلى نطاق المادة ٤٢ الخاصة بالعقوبات العسكرية .

ثانياً — حالة تطبيق العقوبات العسكرية :

تقول المادة ٤٢ من الميثاق :

« إذا رأى مجلس الأمن أن التدابير المنصوص عليها في المادة ٤١ لا تنفي بالعرض أو ثبت أنها لم تف به ، جاز له أن يتخذ بطريق القوات الجوية والبحرية والبرية من الأعمال ما يلزم لحفظ السلم والأمن الدولى أو لإعادته إلى نصابه . ويجوز أن تتناول هذه الأعمال المظاهرات والحصر والعمليات الأخرى بطريق القوات الجوية أو البحرية أو البرية التابعة لأعضاء الأمم المتحدة » .

ترمى هذه المادة لعلاج الحالات الخطيرة التى لا تكفى تدابير المادة ٤١ لعلاجها ونفاذ قرارات مجلس الأمن بخصوصها ، فيقرر هذا المجلس التدخل بالقوة المسلحة ضد الدولة المعتدية ويقرر العقوبات العسكرية التى يجب أن يطبقها أعضاء « الأمم المتحدة » بالطريقة التى يرسمها المجلس . ولم تحدد المادة أنواع هذه العقوبات بل ضربت لها أمثلة تبين أنه يجوز اتخاذ أى تدبير عسكرى يكفل ردع الدولة المعتدية .

وهنا يجوز أن يكون قفل قناة السويس من بين هذه العقوبات العسكرية . ولا يصح الاحتجاج ضد هذا القفل بمعاهدة ١٨٨٨ التى تنص مادتها الأولى على ضمان حرية المرور الدائمة لجميع الدول ، محاربة وغير محاربة ، لأنه يجب فى هذه الحالة تغليب الالتزام الناشئ عن ميثاق هيئة الأمم على الالتزام الناشئ عن هذه المعاهدة ، تطبيقاً للمادة ١٠٣ من هذا الميثاق .

وتنبه إلى أن عقوبة قفل القناة يجب أن تقرر صراحة عن طريق مجلس الأمن لخطورتها الخاصة ولأن المادة ٣٩ من الميثاق تقول إن مجلس الأمن بعد أن يقرر قيام حالة تهدد السلم أو عمل من أعمال العدوان « يقدم فى ذلك توصياته أو

يقرر ما يجب اتخاذه من التدابير طبقاً لأحكام المادتين ٤١ و ٤٢ « لحفظ السلم أو لإعادته إلى نصابه .

وتتولى تنفيذ هذه العقوبة ، أى قفل القناة دون الدولة المعتدية ، قوات مجلس الأمن التى تتبع هيئة الأمم مباشرة أو التى يضعها الأعضاء تحت تصرفها عند اللزوم ، وعلى الحكومة المصرية أن تسمح لهذه القوات بالتواجد فى منطقة القناة لرد كل محاولة تبديها الدولة المعتدية لاقتحام القناة عنوة أو عدم امتثال سفنها للأوامر الصادرة إليها ، ويجوز أن تقدم مصر من جانبها القوات التى تقوم بهذه المهمة نيابة عن مجلس الأمن وباسمه ، وهذا كله تنفيذاً للمادة ٤٣ من الميثاق التى تقول الفقرة الأولى منها :

« يتعهد جميع أعضاء «الأمم المتحدة» فى سبيل المساهمة فى حفظ السلم والأمن الدولى أن يضعوا تحت تصرف مجلس الأمن بناء على طلبه وطبقاً لاتفاق أو اتفاقات خاصة ما يلزم من القوات المسلحة والمساعدات والتسهيلات الضرورية لحفظ السلم والأمن الدولى ومن ذلك حق المرور » .

شروطان

هذه النتيجة التى نقول بجواز قفل القناة كعقوبة عسكرية تطبيقاً للميثاق يرد عليها الشرطان الآتيان :

الأول — عضوية مصر : الالتزامات المترتبة على الميثاق لا تلزم أساساً إلا الدول

الأعضاء فى هيئة الأمم المتحدة . ولما كانت قناة السويس جزءاً لا يتجزأ من الأراضى المصرية ، فإن كل ما يرتبه الميثاق ويطبقه على هذا الطريق أساسه أن مصر عضو فى الهيئة المذكورة وتحمل بهذه الصفة ، بالنسبة لكل جزء من أراضيتها ، الالتزامات التى يقررها الميثاق . ولكن لو أن مصر فى وقت توقيع العقوبات العسكرية كانت غير عضو فى هذه الهيئة لما جاز القول بقفل القناة تنفيذاً لهذا الميثاق

بل ولا يمكن القول في هذه الحالة بجواز تطبيق هذه العقوبة إذا قبلتها مصر مختارة لأن هذه الدولة تكون في هذا الوقت مرتبطة بمعاهدة ١٨٨٨ وحدها ولا يمكنها التحلل من أحكامها بمحض رغبتها بحجة تنفيذ ميثاق هي غير ملزمة به قانوناً بل مجرد متطوعة لتطبيقه ، خصوصاً والمادة ١٠٣ من هذا الميثاق ، وهي حجر الزاوية في جواز قفل القناة تطبيقاً للميثاق وتوضيحية بمعاهدة ١٨٨٨ ، لا تفرض تغليب الالتزامات الناشئة عنه ، عندما تتعارض مع غيرها ، إلا بالنسبة للدول « أعضاء الأمم المتحدة » .

الثاني - إخلاص الهيئة لمقاصد الميثاق : قفل القناة عقوبة خطيرة ، يترتب عليها التضحية بالتزامات كثيرة ، ويتخرج بسببها مركز مصر لدرجة كبيرة ، وينتج عنها تعقيد أعمال الشركة وخسائر جسيمة تلحق ماليتها ، وإن كنا قد قلنا بجواز هذا القفل من الناحية القانونية إلا أنه لكي تقره مصر من ناحية الواقع ، مع ما يصبها بسببه ، يجب أن تكون هيئة الأمم المتحدة قد أثبتت بأعمالها وتصرفاتها في سائر المشا كل جدارتها لتنفيذ المقاصد التي هدف إليها وقام على أساسها ميثاقها ، والتي أهمها إشاعة العدل بين الأمم وإقامة صرح السلام على أسس من الإنصاف واحترام حقوق الشعوب كبيرها وصغيرها . أما أن تتصرف الهيئة في الحقيقة بشكل يناقض هذه الأسس وتكون أمورها وصكوكها مسخرة ومسيرة وفق الأهواء والمطامع والمصالح الخاصة لهذه الدولة أو تلك ، فهذا يصعب على مصر أن تقبل قفل قناة السويس في وجه دولة تكون قد احترمت نظام القناة وراعت حقوق الحكومة المصرية ، لاشئ إلا احتراماً لميثاق لا يحترمه أصحابه . وهذا شرط طبيعي ومفهوم دون نص .

ملاحظتان :

الاولى - مشاكل العقوبات : في حالة توقيع العقوبات ، عسكرية أو غير

عسكرية ، على دولة من الدول ، قد تواجه مصر بعد اشتراكها فيها مشاكل خاصة

تنشأ عن تنفيذ هذه العقوبات في منطقة القناة ، ويحتمل كثيراً أن يضطرب عمل الشركة وترتيبك حركة المرور بشكل قد يعرض القناة ذاتها للخطر ويجعل موقف الشركة ومصر حرجاً ، خصوصاً في حالة توقيع العقوبات العسكرية . ولم يغفل ميثاق هيئة الأمم أمثال هذه المشاكل التي تترتب على توقيع العقوبات فقرر في مادته الخمسين أنه « إذا اتخذ مجلس الأمن ضد أية دولة تدابير منع أو قمع فإن لكل دولة أخرى ، سواء كانت من أعضاء « الأمم المتحدة » أم لم تكن ، تواجه مشاكل اقتصادية خاصة تنشأ عن تنفيذ هذه التدابير ، الحق في أن تتذاكر مع مجلس الأمن بصدد حل هذه المشاكل » . وبهذا النص تتمكن مصر من أن تسوى مع مجلس الأمن جميع المشاكل الخاصة التي تواجهها هي وشركة القناة عندما تمس العقوبات مركز قناة السويس أو سير العمل وحركة المرور بها .

الثانية — بقاء معاهدة ١٨٨٨ : ليس معنى تغليب التزامات الميثاق على أحكام

معاهدة ١٨٨٨ ، في حالة توقيع العقوبات العسكرية ، أنه قد نسخها ، لاصراحة ولا ضمناً كما يرى البعض ^(١) ، بل معناه فقط أن حكمها بخصوص إباحة حرية المرور للدولة المعتدية يتوقف عند ما يقضى الميثاق بقفل القناة كعقوبة ضد هذه الدولة التي تهدد السلام ، ويكون هذا التوقف مؤقتاً للمدة التي تظل العقوبات سارية إبانها . وبهذا تظل هذه المعاهدة قائمة ويظل يستند إليها المركز القانوني لقناة السويس بعد صدور ميثاق الأمم المتحدة ، وتظل نافذة حتى في حالة توقيع العقوبات العسكرية ولا يتوقف مؤقتاً من أحكامها في هذه الحالة إلا ما يتعارض مع مقتضيات الميثاق .

المبحث الثالث

المطالب المصرية وعلاقتها بمركز القناة

أخلست مصر وقت الحرب العالمية في تنفيذ معاهدة ١٩٣٦ ، رغم ما يشوبها

(١) أقوال الرافعي بك بمجلس الشيوخ (مجموعة مضابط دور الانعقاد غير العادي ،

من عيوب . ولما انتهت الحرب وقامت هيئة الأمم لتنظيم التعاون الدولي وصيانة السلام نهضت مصر تطالب بجلاء القوات البريطانية ووحدة وادى النيل ، والتخلص من معاهدة ١٩٣٦ التى تعطل هذه الأهداف . ولما كانت قناة السويس كما عهدناها دائماً نقطة جوهرية فى القضية المصرية فى العصر الحديث ، وبجانبها تركزت القوات البريطانية تطبيقاً للمعاهدة المذكورة ، لهذا يلزمنا أن نبحث ما يتعلق بهذه القناة من مساعى مصر لتحقيق أهدافها . وللإلمام فى نظام بهذا الموضوع سنلقى نظرة على مراحل هذا المساعى التى تتركز فى مفاوضات سنة ١٩٤٦ ثم الشكوى لمجلس الأمن سنة ١٩٤٧ ، وبعد هذا نبين الحجج التى تبرر القول بعدم مشروعية بقاء القوات البريطانية بمنطقة القناة .

المطالب الأول - مفاوضات ومشروع صدق - ييفن ، عام ١٩٤٦

فى ٢٠ ديسمبر ١٩٤٥ قدمت الحكومة المصرية للحكومة البريطانية مذكرة أوضحت فيها أن المعاهدة الانجليزية المصرية لسنة ١٩٣٦ قد أبرمت فى ظروف دولية لم يعد لها وجود ، وأن مصر قبلت توقيعها تحت ضغط الحوادث مقدرة أن أحكام المعاهدة وقد وضعت لمواجهة ظروف بعينها إنما هى أحكام موقوتة بطبيعتها ، وبينت أنه لما كانت هذه الظروف قد زالت فإن معاهدة ١٩٣٦ ينبغى اعتبارها قد استنفدت أغراضها . (١)

وفى أوائل عام ١٩٤٦ تقرر إجراء مفاوضة بين مصر وبريطانيا لتحقيق المطالب المصرية . وتكونت لهذا الغرض هيئة مصرية برئاسة صدق باشا رئيس الوزراء ، وهيئة بريطانية برئاسة مستر ييفن وزير الخارجية البريطانية الذى أناب عنه لورد ستانسجيت للحضور لمصر على رأس الفريق البريطانى .

وفى القاهرة شرع الفريقان فى القيام بمهمتهما فتبادلا مذكرات وقاما بمحادثات تمهيدية ، أوضح الجانب المصرى فيها ضرورة قبول مبدأ الجلاء التام

(١) مجموعة بيانات القرائى باشا بمجلس الأمن ، ص ٣ .

أولا حتى تنجح المفاوضات . وحاول الفريق البريطانى من جانبه أن يعطل هذا الطلب أو على الأقل أن يحمل المفاوضين المصريين على قبول نقط صغيرة فى منطقة القناة تحمل بها بعض الطائرات أو يقيم بها خبراء أو تكون ذات صبغة إدارية أو ما شاكل ذلك .

ولما تمسك الجانب المصرى برأيه أعلن الجانب البريطانى فى ٧ مايو ١٩٤٦ تصريحاً هذا نصه :

« إن السياسة المقررة لحكومة صاحب الجلالة فى المملكة المتحدة هى توطيد محالقتها مع مصر على أساس المساواة بين أمتين تجمع بينهما مصالح مشتركة ، وتطبيقاً لهذه السياسة بدأت المفاوضات فى جو من الود وحسن النية . وقد عرضت حكومة المملكة المتحدة اجلاء جميع قواتها البحرية والبرية والجوية عن الأراضى المصرية والمفاوضة لتحديد مراحل هذا الجلاء وموعد آتامه والتدابير التى ستتخذها الحكومة المصرية لتحقيق تبادل المعونة فى زمن الحرب أو فى حالة التهديد الوشيك بها طبقاً للتحالف » . (١)

هذا هو التصريح الذى أبدت به الحكومة البريطانية استعدادها لسحب جميع قواتها من الأراضى المصرية بما فيها منطقة القناة ، ولكنه لم يكن تصريحاً ناجزاً بل معلقاً على شرط ، هو أن تنتهى المفاوضات إلى اتفاق يحدد مراحل هذا الجلاء وموعد آتامه ويبين التدابير التى ستتخذها الحكومة المصرية لتحقيق تبادل المعونة فى زمن الحرب أو فى حالة التهديد الوشيك بها طبقاً للتحالف بين البلدين ، أى بشرط أن تشر المفاوضات القائمة تحالفاً عسكرياً بين الدولتين يحقق لبريطانيا أمنها فى الشرق الأوسط وسلامة مواصلاتها به . ولا أدل على وضوح هذا الشرط ومدى أثره وتوقف الجلاء على تحققه من قول آتلى رئيس الوزارة

(١) من ملف خاص بمحفوظات رئاسة مجلس الوزراء (وكالة شئون السودان) . مجموعة بيانات الترشى باشا بمجلس الأمن ، ص ٣ .

البريطانية بمجلس العموم في ٧ مايو ١٩٤٦ ، في أعقاب التصريح بالجللاء ، الذي ألقاه هو أيضاً باسم الحكومة في نفس جلسة هذا المجلس ، ورداً على سؤال تشرشل بخصوص قيام معاهدة ١٩٣٦ في حالة فشل المفاوضات ، أنه « إذا فشلت المفاوضات فإن المعاهدة الأصلية تظل قائمة تعمل بها » . (١)

وسارت المفاوضات بعد هذا التصريح لحل عدة مسائل ، منها مسألة المدة التي يتم أثناءها الجللاء ، ومسألة أخرى أهم خاصة بما يسمى « سد الفراغ » بعد رحيل القوات البريطانية ، وكيفية تنظيم العلاقات بين مصر وبريطانيا لتحقيق التعاون بينهما في حالة الحرب أو التهديد بقيام الحرب بما يضمن إبعاد الخطر عن مصر وبقاء القناة سليمة .

واتجهت الأذهان في هذا الصدد إلى فكرة « الدفاع المشترك » التي طال الأخذ والرد بين الفريقين حول نظامها ومدى تطبيقها والتوفيق بينها وبين ميثاق الأمم المتحدة وسلطة مجلس الأمن . واتجه الميل إلى إنشاء لجنة مشتركة للدفاع تؤلف من أعضاء فنيين من الطرفين . وعمل المفاوضون الإنجليز على توسيع اختصاصات هذه اللجنة ، وعلى أن يمتد مدى التعاون العسكري بين الطرفين بحيث يدخل هذا التعاون دور التنفيذ الفعلي عندما يقع تهديد لمصر والبلاد المجاورة لها ومنطقة الشرق الأوسط بصفة عامة . وعمل الجانب المصري على تحديد اختصاصات لجنة الدفاع المشترك وتوضيح اعتبار أن مهمتها استشارية ، وتضييق نطاق التعاون العسكري الفعلي وقصره على حالات تهديد مصر والمناطق المتاخمة لها فقط . (٢)

(١) جريدة الأهرام في ٨ مايو ١٩٤٦ . مقال جنتينة بك بجريدة الأهرام في ١٢ مايو

سنة ١٩٤٦ .

(٢) السهنوري باشا ، قضية وادي النيل ، ص ٥٥ وما بعدها . تبادل الفريقان عدة مشروعات في هذا الخصوص ، منها مشروع قدمه الجانب البريطاني في ٣١ مايو سنة ١٩٤٦ وآخر في ٣ يولية سنة ١٩٤٦ ، ومشروع قدمه الجانب المصري في ٨ يولية سنة ١٩٤٦ (مذكرة حامد سلطان عن المفاوضات بين مصر وبريطانيا ، ١٩٤٥ - ١٩٤٧) .

ثم انتهت المفاوضات بمشروع وقعه بالحروف الأولى بلندن في ٢٥ أكتوبر ١٩٤٦ صدقى باشا ومسترييفن ، واشتهر باسم « مشروع صدق - ييفن » ، نصت مقدمته على رغبة البلدين في التعاون وتبادل المساعدة في حدود ميثاق هيئة الأمم المتحدة . ونصت مادته الأولى على انتهاء العمل بمعاهدة ١٩٣٦ وملحقاتها . ونظمت المواد الباقية مسألة الدفاع المشترك وغيرها مما يتعلق بالتحالف الجديد بين البلدين . وألحق بالمشروع « بروتوكول » ينص على أن تنتهى مراحل الجلاء التام عن أراضى مصر جميعها ، أى بما فيها منطقة القناة ، فى أول سبتمبر ١٩٤٩ .^(١) ولم يقبل هذا المشروع فى النهاية ، للاختلاف على تفسير النقطة الخاصة بالسودان ، والمعارضة التى قوبل بها فى مصر .

المطلب الثانى - الشكوى لمجلس الأمن

لما تمسكت الحكومة البريطانية بوجهات نظرها بشكل لا يحقق المطالب القومية المصرية قطعت مصر المفاوضات ، وقررت حكومتها فى ٢٥ يناير سنة ١٩٤٧ عرض النزاع على مجلس الأمن^(٢) ، وقدمت عريضة شكواها لهذا المجلس فى ٨ يوليو ١٩٤٧ .^(٣)

ونظر المجلس الشكوى فى شهرى أغسطس وسبتمبر عام ١٩٤٧ بعد أن بسطها أمامه النقراشى باشا رئيس وزراء مصر . وطالت المناقشات حول هذا الموضوع ، وقدمت بعده عدة اقتراحات عامة من أعضاء المجلس . وانتهت المسألة بعدم حصول أى اقتراح على الأغلبية المطلوبة مما ترتب عليه عدم امكان صدور قرار فى هذا الموضوع ، وبقيت الشكوى معلقة بمجدول أعمال هذا المجلس الذى عجز عن حل الاشكال أو حتى مجرد اصدار قرار فيه .

(١) النص الرسمى للمشروع (كما ترجمه صدق باشا ونشره بمجلة المصور فى ١٨ مارس سنة ١٩٤٩ ، العدد ١٢٧٥) .

(٢) الملف ٢٥ - ١ / ١٢ ، جزء ٣ ، بحفوفات رئاسة مجلس الوزراء .

(٣) نص العريضة بمجموعة بيانات النقراشى باشا بمجلس الأمن ، ص د .

المطلب الثالث - الحجج المؤيدة لطلب الجلاء

في مقدمة ما طلبته مصر وتمسكت به جلاء القوات البريطانية عن جميع أراضيها ، أو على وجه الخصوص القوات التي أجازت وجودها بمنطقة القناة المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ ، تلك المعاهدة التي أعلن أقطاب الحكومة المصرية أنها أصبحت « غير ذات موضوع » ورفض ما تتمسك به بريطانيا من سرعان هذه المعاهدة إلى نهاية مدتها إذا لم يتوصل الطرفان لاتفاق جديد بينهما يحل محل هذه المعاهدة ويربط مصر بالتزامات تحقق لبريطانيا أغراضها .

والحق أن هذا الطلب الذي يتركز في عبارة « الجلاء دون شرط » مشروع ولا حق لبريطانيا في أن تتمسك بصدده بمشروعية معاهدة ١٩٣٦ وقانونيتها ونفاذها إلى نهاية مدتها ، وذلك للحجج الآتية : (١)

أولا - عقد المعاهدة في ظل الضغط :

من الأسباب الرئيسية التي تبرح شرعية المعاهدات عقدها في ظل الضغط أو التهديد أو الاكراه الذي يفرضه طرف على طرف بشكل من الأشكال ، كالاحتلال أو استعمال القوة أو التهديد باستعمالها أو الانذار بالتدخل في شئون الطرف الآخر أو ما شاكل ذلك ، بحيث لا يكون لهذا الطرف مطلق الحرية في قبول أو رفض ما يعرض عليه من نصوص أو طلبات .

وإذا طبقنا هذا على معاهدة ١٩٣٦ وما أحاط وضعها فعلا ، لتبيننا أن مصر لم تكن طرفاً حراً عند إبرام هذه المعاهدة ، لأن القوات البريطانية كانت تحتل أراضيها ، فضلا عن أن الجانب البريطاني لم يدع عند المفاوضين المصريين مجالا

(١) يلاحظ أن الحجج التي سنبيها تقع لدرجة تجريح كيان معاهدة ١٩٣٦ كله تقريبا دون الاقتصار على مادتها الثامنة وملحقاتها التي تتعلق مباشرة بالقناة والدفاع عنها . وهذا توسع ضروري لعمومية أغلب هذه الحجج ، فضلا عن أن المادة المذكورة بمثابة جزء من كل وما يهدم الكل يهدم الجزء بالتبعية ، ومع هذا فانا ستقتصر بقدر الامكان على الحجج التي لا تبعد كثيرا عما يحس القناة ومنطقتها التي هي موضوع بحثنا .

لشك فيما يترتب من نتائج على رفضهم التسليم بمطالب بريطانيا ، فقبل بدء المفاوضات مباشرة وجه المندوب السامي البريطاني إلى ملك مصر ورئيس وزرائها مذكرة شفوية أوضح فيها « أن الاخفاق في عقد اتفاق قد تترتب عليه نتائج جدية ، وأن بريطانيا تحتفظ في هذه الحالة بحق إعادة النظر في سياستها نحو مصر » . وهذه المذكرة تلحح إلى التهديد باعادة فرض الحماية البريطانية على مصر أو ما شاك ذلك . وهذا التهديد لا يحجبه ولا يكفى لتغطية طبيعته ومغزاه التصريح الذى أضيف إلى القول السابق من أنه « لم يقصد به تهديد أو ارهاب وإنما قصد به إلى تقرير الواقع » . وقد احتج رئيس وزراء مصر على هذا فوراً وكتب فى رده « إن محادثات أو مفاوضات تعالج فى ظل مثل هذه التصريحات لا يمكن أن تكون خالصة أو حرة » . فأجابه المندوب السامي بأن « حكومته تحتفظ لنفسها بحرية العمل بالنسبة لمستقبل مجهول المدى » . (١)

وإذا أضفنا إلى هذا ما كان يكتنف الحالة الدولية من اضطراب وما كان

(١) مجموعة بيانات التقرائى باشا بمجلس الامن ، ص ١٥ .

ويؤيد طبيعة هذا التهديد وأثره ما قرره مستر يفن وزير خارجية بريطانيا ، أمام مجلس الامن فى دورته بلندن عام ١٩٤٦ ، بصدد حالة مماثلة للحالة التى كانت قائمة بين بريطانيا ومصر وقت وضع معاهدة ١٩٣٦ ، وهى خاصة باتفاق بين روسيا وايران ، إذ قال « ان الحكومة البريطانية لتأسف لاي اتفاق يبدو كانه قد انتزع من الحكومة الايرانية كرها فى وقت كانت فيه الحكومة السوفيتية لا زالت تحتل جزءا من الأراضى الايرانية ، فانه لم يكن مستساعا أن تجرى مفاوضة بين دولة عظمى ودولة صغيرة أو أن يشرع فيها أو أن تسعى دولة عظمى فى الحصول على مزايا من دولة صغيرة متوسلة فى ذلك باحتلال أراضى هذه الدولة احتلالا عسكريا » . (من مجموعة بيانات التقرائى باشا بمجلس الامن ، ص ١٥ و ١٦) .

وان فى أقوال وزير خارجية بريطانيا هذه رداً له قيمته على ما قاله مندوب هذه الدولة ذاتها بمجلس الامن ، أثناء نظر قضية مصر ، بأن الاحتلال لا يبطل المعاهدات .

ويؤيد فساد الأساس الذى قامت عليه معاهدة ١٩٣٦ ما قاله يفن أيضاً بمجلس العموم فى ١٦ مايو سنة ١٩٤٦ من انه « وجه جهوده فى أثناء المفاوضات الأخيرة نحو وضع العلاقات بين بريطانيا ومصر على أساس يختلف عما كان عليه فى الماضى ، بحيث تكون العلاقات بين الدولتين على أساس المساواة لا على أساس الاحتلال » (مجموعة بيانات التقرائى باشا بمجلس الامن ، ص ٥ و ٥٣) .

واضحاً من نذر الحرب وما أحاط مصر بالذلت في هذا الخضم من مطامع بعض الدول الكبرى لتبيننا بوضوح أن مصر لم يكن أمامها ، وهي تحت ضغط الحوادث وضغط بريطانيا ، إلا أن تتفق مع الدولة صاحبة الاحتلال ، مما دعا هذه الأخيرة إلى استغلال هذا الاضطرار وفرض ما يحقق أغراضها من أحكام وضحت على الأيام شدة وطأتها على كاهل مصر . (١)

ثانياً — تعارض معاهدة ١٩٣٦ مع معاهدة ١٨٨٨ :

يشوب صحة معاهدة ١٩٣٦ ، أعلى وجه الخصوص المادة الثامنة منها وملحقاتها ، من اليوم الأول الذي وضعت فيه ، تعارضها مع المعاهدة العامة التي قررتها الدول ، ومنها بريطانيا ، عام ١٨٨٨ باعتبارها النظام الأساسي الذي يحكم المركز الدولي لقناة السويس ، وهي المعاهدة التي لازالت سارية في مواجهة بريطانيا وغيرها ، وصلت هذه الدولة نفسها ، خصوصاً في اتفاقها مع إيطاليا عام ١٩٣٨ ، بدوام هذا النفاذ (٢) .

ثالثاً — مخالفة الطرف الآخر لأحكام المعاهدة :

كل معاهدة استكملت العناصر القانونية اللازمة لقيامها ، يجب على عاقدتها احترام أحكامها ، فإذا خالف أحد أطرافها هذه الأحكام ، كلها أو بعضها ، بشكل ينبيء عن استهانتها بها ، كان هذا مدعاة لزعزعة كيان هذه المعاهدة ومبرراً للطرف الآخر إلى أن يعمل على التحلل من هذه الأحكام .

(١) قال كادوجان مندوب بريطانيا بمجلس الأمن أثناء نظر القضية المصرية ان دعوى مصر بأنها كانت غير حرة عند عقد معاهدة ١٩٣٦ دعوى غير صحيحة بدليل انها رفضت أربع مرات فيما بين سنتي ١٩٢٢ و ١٩٣٦ عدة مقترحات بفتح معاهدة بين البلدين . وإذا افترضنا أن مصر كانت تملك قبل سنة ١٩٣٦ الحرية التي تمنحها من رفض المقترحات المذكورة فان هذا لا يفيد حتماً ولا يصلح دليلاً على أنها كانت تملك مثل هذه الحرية في سنة ١٩٣٦ التي سايرت فيها ظروف تختلف كثيراً عما سبقها ، كما بينا .

(٢) فصلنا هذا التعارض عند بحث معاهدة ١٩٣٦ .

فإذا نظرنا إلى معاهدة ١٩٣٦ على ضوء هذا القول ، وافترضنا صحتها قانوناً ، رأيناها غير جديرة بارتباط مصر بأحكامها بعد أن تصرفت بريطانيا ، وهي الطرف الآخر فيها ، تصرفاً عملياً يفصح عن أنها تنظر لهذه المعاهدة كوسيلة تحقق بها أغراضها بالأراضي المصرية دون أن تتقيد هي أو تقف عند حدود نصوصها . ويظهر هذا التجاوز في عدة نواحي منها :

(١) التدخل في الشؤون المصرية : منذ بداية الاحتلال و بريطانيا دائبة على الاستئثار بكل نفوذ في مصر والإشراف على كل فرع من فروع نشاطها ، ومرت على هذه الأخيرة أوقات كاد التسلط البريطاني يجلب كل ما لها من ذاتية خاصة . ولما أعلنت مصر دولة مستقلة ذات سيادة ظن أن الحكومة المصرية ستمتع بما يرتبه هذا الاستقلال ، وأن بريطانيا ستقف على الأقل عند حدود تحفظاتها في نصريها المؤرخ ٢٨ فبراير ١٩٢٢ ، ولكن الحال لم يتغير كثيراً عن ذي قبل ، حتى وضعت معاهدة ١٩٣٦ بين مصر و بريطانيا ، وزاد اليقين في هذه المرة أن هذه الأخيرة لم يعد لها في مصر إلا ما يرتبه نصوص هذه المعاهدة التي تعلن مادتها الأولى انتهاء الاحتلال البريطاني للأراضي المصرية ، بما يفهم منه بالتبعية إلغاء كل ما يرتب على هذا الاحتلال من نفوذ وسلطان ، وأن الدولة المصرية أصبحت حرة التصرف في شئونها والتمتع بكامل حقوقها بعد أن حددت المعاهدة علاقتها ببريطانيا . ولكن السياسة البريطانية ظلت تعمل ، في الخفاء غالباً ، على التدخل هنا وهناك في ضميم الشؤون المصرية ، إلى أن كشفت القناع جهراً واندفعت تعمل وفق مآمليه مصالح بريطانيا ، دون اعتبار لسيادة مصر ومقتضيات وحدود المعاهدة التي بينهما ، وقامت قواتها المسلحة في ٤ فبراير ١٩٤٢ بمحاصرة المقر الرسمي لجلالة ملك مصر ووجه سفيرها لجلالته أثناء الحصار انذاراً صريحاً باتباع خطة معينة في تعيين وزراء مصر .

(٢) زيادة القوات البريطانية : منطقة القناة هي الجهة التي حددت معاهدة

١٩٣٦ بها نقط مرابطة القوات البريطانية التي نص على أن تخلو منها باقى أراضي مصر بعد بعض التدابير التمهيدية . وتطبيقاً لما قرره ملحق المادة الثامنة من المعاهدة يجب ألا يزيد عدد هذه القوات فى الأوقات العادية على عشرة آلاف من القوات البرية وأربعمائة طيار مع العدد الضرورى من المستخدمين والموظفين المدنيين . ومراقبة تنفيذ هذا النص موكولة طبعاً لطرفى المعاهدة كما نقضى بهذا القواعد العامة . ولكن الذى حصل فعلاً أن بريطانيا لم تنقيد بهذا الحكم وزادت قواتها ، فى غير وقت الحرب أو التهديد بها ، زيادة كبيرة بالشكل الذى يرضى أغراضها ويلائم خططها العسكرية الخاصة . ولم يقتصر الأمر على القوات البرية والجوية التى نصت عليها معاهدة ١٩٣٦ بل زادت عليها بعض القوات البحرية ، كما يؤيد ذلك تصريح الحكومة البريطانية فى ٧ مايو ١٩٤٦ الذى وضع القوات البحرية فى مقدمة القوات التى أبدت بريطانيا استعدادها لسحبها من مصر ، وكما يؤيد أيضاً واقع الحال الذى ينبىء عن أن قطع الأسطول البريطانى وقواته قد اتخذت موانئ القناة ومراسيها الداخلية بمثابة نقط لها داخل شبكة الدفاع البريطانية دين التقيد بمعاهدة ١٨٨٨ ، ولا حتى بمعاهدة ١٩٣٦ التى لم تنص على وجود قوات بحرية . هذا فضلاً عن أن بريطانيا لم تتمكن حكومة مصر من أن تراقب معها تنفيذ حكم معاهدة ١٩٣٦ فى هذا الخصوص ، وجعلت عدد هذه القوات أمراً مكتوماً حتى عن الدولة التى تعد شريكها فى المعاهدة ، والتى تعد قبل كل اعتبار صاحبة الأرض التى تقيم عليها هذه القوات الأجنبية .

رابعاً - تغير الظروف :

من المسلم به قانوناً أنه يجوز لدولة طرف فى معاهدة أن تطلب إعفاءها من التزاماتها ، كلها أو بعضها ، فى هذه المعاهدة إذا طرأت ظروف تصبح أحكامها بعدها عبئاً ثقيلاً على كاهل هذه الدولة يهدد كيانها أو يعطل تقدمها الحيوى أو

ينتقص من حقوقها الجوهرية . (١)

(١) تخضع المعاهدات أساسا في القانون الدولي إلى قاعدة « العقد شريعة المتعاقدين *Pacta sunt servanda* » التي معناها أن كل ما تضمنته المعاهدة من أحكام تلزم عاقيها وواجبة الاحترام ، وإذا أريد التخلص منها كلها أو بعضها كان هذا بالشكل الذي قررتة المعاهدة إن كانت قد قررت شيئا في هذا الخصوص وإلا رجع للقواعد العامة .

ولكن النس القانوني بصفة عامة يظل قائما ومرعيا طالما كانت الأشياء على ما هي عليه ، أما إذا أصبح لا ينفع مع القرض الذي وجد من أجله فإنه يصبح باليا ويجب تعديله أو إلغاؤه . ولهذا سلم شراح القانون الدولي بخصوص المعاهدات ، خصوصا المعاهدات التي لا تحدد مدة لسريانها أو تحدد لها مدة طويلة ، بسريان شرط آخرسمى شرط « بقاء الشيء » على حاله *rebus sic stantibus* ، ومعناه أنه إذا عقدت معاهدة في ظل ظروف معينة ولكن هذه الظروف تغيرت بمرور الزمن بحيث يصبح سريان المعاهدة عبثا على إحدى الدول المتعاقدة يعوق تنفيذها في المجال الدولي أو يمرض كيانها للخطر ، فهنا يحق لهذه الدولة أن تسمى للتدخل من أحكام هذه المعاهدة بالشكل الذي يفيها من هذا العبء .

وقد أصبح هذا الشرط قاعدة مسلما بها ، ولكن الصعوبة التي تثير بحثا جديا هي في كيفية التخلص من مثل هذه الأحكام البالية وتحديد السلطة التي تختص بتطبيق هذا الشرط ، في حالة النزاع ، وبحيث توفره من عدمه وتقدير الظروف التي تبرر سريانه . وقد اتفق رأي جبهة الشراح على أن الدولة التي أصبحت النصوص في غير صالحها بعد تغير الظروف لا يجوز لها أن تبادر من تلقاء نفسها بمجرد تغير الظروف إلى اعلان التحلل من أحكام المعاهدة بل يجب عليها أن تلجأ للطرف الآخر للاتفاق سويا على حل يقبلانه ، كتعديل أو إلغاء المعاهدة . ولكن في حالة عدم الوصول لاتفاق الطرفين هنا يأتي دور التدخل من جانب طرف ثالث لحل النزاع ، إما بالتحكيم ، وإما باصدار قرار أو حكم أو فتوى في الموضوع من جهة قضائية كحكم العدل الدولية القائمة ، وإما بقرار إجباري ان وجدت الهيئة التي تملك اصدار مثل هذا القرار في مواجهة الطرفين ، وقد تكون هذه الهيئة في يومنا هذا هي هيئة الأمم المتحدة . ولكن إذا لم يوجد هذا الطرف الثالث أو وجد ولم يتمكن من اصدار قرار في الموضوع أو أصدره ولم ينفذه الطرف الآخر ، فهنا يطلب على الشراح اللجوء إلى ترك الأمر للدولة التي تضار بالمعاهدة ، بعد أن تكون قد استنفدت سائر السبل الأخرى ، لتصرف بالشكل الذي يحفظ كيانها ويضمن نهوضها ويصون مصالحها وحقوقها الجوهرية ، على أن يكون تصرفها طبعا في حدود الضرورة دون تعسف أو تعسف من جانبها .

(راجع في نظرية تغير الظروف وشرط بقاء الشيء على حاله وأثرهما على المعاهدات : جورج سل ، *Gours de Droit International Public* ، ص ٦٤٥ وما بعدها . أونهايم ، *International Law* ، جزء ١ ، ص ٧٣٨ وما بعدها . فوشتي ، في القانون الدولي العام ، قسم ٣ من جزء ١ ، ص ٣٨٣ وما بعدها . بوكيس ، *Manuel de Droit International Public* ، ص ٤٦٩ وما بعدها) .

وإذا أردنا أن نقرر مدى صلاحية معاهدة ١٩٣٦ للبقاء على ضوء هذه القاعدة أو النظرية التي تسمى في القانون الدولي « نظرية تغير الظروف » أو « شرط بقاء الشيء على حاله » (rebus sic stantibus) فالتأجيل إن الاحتلال البريطاني ظل قائماً بتصرف دون رضاها ، والمعروف أن الاحتلال الأجنبي لأراضي دولة أخرى كرها عنها ما هو إلا اعتداء على سيادة هذه الدولة واستقلالها وعقبة جسيمة على تقدمها وتهديد دائم لكيانها ، ولم ينزه الاحتلال البريطاني لمصر عن هذه الصفات ، حتى كانت سنة ١٩٣٦ بطرورها واضطراباتهما ونذرهما فاستغلت بريطانيا هذه الظروف المجتمعة واستخلصت منها مبررات تغطي بها الصفات العدوانية لاحتلالها مصر ، وعملت على أن تسند هذا بتفعل الألفاظ ، التي تبير في جانب والحقيقة في جانب آخر ، كأن نقبل أن يعلن في المادة الأولى من معاهدة التحالف انتهاء الاحتلال البريطاني ومن ناحية أخرى تعمل على تنظيم بقاء هذا الاحتلال . وبهذه الطريقة توصلت إلى عقد معاهدة ١٩٣٦ ، ولكن على مر السنين زالت الظروف التي كانت سائدة عام ١٩٣٦ وحلت غيرها مكانها وانكشف الغطاء الذي سترت به بريطانيا مساويء احتلالها ، وبقيت بارزة بمفردها الصفة العدوانية لهذا الاحتلال الذي أضحي اليوم ، مع ما طرأ من تغيرات وماجد من ظروف ، قيداً جسيماً وعبئاً ثقيلاً على كاهل مصر يشل تقدمها ويعطل نشاطها في المجال الدولي كدولة مستقلة ذات سيادة ، ويكمن في ثناياه تهديد دائم لكيانها يتمتعها من أن تملك حرية التصرف كاملة فيما لو أرادت أن ترسم لنفسها سياسة خارجية مستقلة لا تتقيد فيها بخيوط السياسة البريطانية وتظهر بها في الأسرة الدولية خارج نطاق النفوذ البريطاني . ولا يمكنها أن تأمن هذا التهديد والاحتلال البريطاني قائم في قلب أراضيها وسيقه مسلط على كيانها .

لهذا كله أصبح من المشروع تطبيق نظرية تغير الظروف على معاهدة ١٩٣٦ حتى تخلو منطقة القناة من القوات البريطانية وتتخلص مصر من قيود هذه المعاهدة .

وما هي التطورات الرئيسية التي جرت على الظروف التي كانت سائدة عام ١٩٣٦ ، والتي تبرر هذه النتيجة : (١)

(١) زوال حالة تهديد حدود مصر : في الشهور السابقة على وضع معاهدة ١٩٣٦ كان يكتف العالم اضطراب دولي خطير وتنافس وتكتل كان ينذر بشكل واضح بقيام حرب عالمية . وكانت إيطاليا ، وهي إحدى الدول الكبرى الضالعة في هذه النذر ، والتي تقف في الكتلة المعارضة لبريطانيا ، قد رابطت بقواتها بجوار حدود مصر الغربية ، وكذلك في الحبشة وفي مستعمراتها الأخرى في شرق أفريقيا . وكان المنهزم من تجمع هذه القوات الاستعداد للحرب ضد بريطانيا وحلفائها . وكانت مصر وقناة السويس من الأهداف الأولى لأعداء هذه الدولة . كل هذه العوامل أدت إلى عقد معاهدة ١٩٣٦ مع ما فيها من مساوىء ضد مصر وما قررت على الخصوص من وضع قوات بريطانية بمنطقة القناة .

بعد هذا قامت الحرب العالمية وخرجت إيطاليا منها مهزومة ، وانكشفت في حدود بلادها الأصلية بأوروبا ، ولم يعد لبريطانيا أعداء كبار يخشى خطرهم في المناطق المتاخمة لمصر والقناة . وبهذا زال التهديد القريب الذي كان الدافع المباشر لعقد معاهدة ١٩٣٦ ، والتدريفة التي تلقفتها بريطانيا حتى توصلت للنص في هذه المعاهدة على وضع قوات بريطانية بمنطقة قناة السويس .

(٢) تجربة الحرب العالمية : إن وضع قوات دائمة بجوار منطقة معينة لحمايتها خطة حربية أثبتت الحرب العالمية الأخيرة عدم لزومها إذ أصبحت الحرب في العصر الحاضر حرب حركة ، ووجود قوات معينة في منطقة معينة لا يفيد المحارب بقدر ما يفيد مرونة جيشه وتزويده بوسائل النقل السريع التي تجعل من الميسور سرعة توجيهه إلى حيث الحاجة إليه أشد . ويصدق هذا القول بصفة

(١) اعترفت هذه المعاهدة نفسها ببلغان الظروف في المادة ١٦ منها التي تجيز إعادة النظر في أحكامها « بما يلائم الظروف اللاحقة حينذاك » .

خاصة على قناة السويس حيث يحدّها من الجانبين صحراوان شاسعتان من أراضي مصر ، وتصل بين بحرين أمن بريطانيا مكفول فيهما ومفتاحهما في يدها .

وقطعت الحرب العالمية بأن التنظيم الحديث للجيش وتزويدها بوسائل النقل السريع وتمكينها من طرق صالحة لهذا النقل يجعل من الميسور على القيادة العامة نقل قوات ضخمة من الجيش بكامل عتادها من مكان إلى مكان في ساعات معدودة رغم بعد المسافة بين المكانين . ولهذا أصبح بقاء القوات البريطانية بجوار القناة أمراً غير لازم ، وانهارت حجة بريطانيا التي تقول بضرورة هذه الرابطة للدفاع عن القناة وحراستها ، وهي الحجة التي حصلت هذه الدولة بتقتضاها على المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ التي تصرح لها بهذا الاحتلال الحقيقي لقطعة من صميم الأراضي المصرية . (١)

(٣) زوال عصبة الأمم : كانت هذه العصبة قائمة عام ١٩٣٦ ، وكان حتماً على طرفي معاهدة ١٩٣٦ ، ومنها بريطانيا التي كانت حينذاك عضواً في العصبة ، مراعاة هذه الهيئة الدوالية واختصاصاتها ، وتنسيق ما يضعه من نصوص مع أحكام ميثاقها ، فكان لهذا الميثاق نصيب ملحوظ في هذه المعاهدة التي ذكرته في عدة مواد منها (٢) .

(١) مقال جنية بك عن « حق مصر في الجلاء - قناة السويس والمادة ٨ من معاهدة ١٩٣٦ » المنشور بجريدة الأهرام في ٥ مايو ١٩٤٦

(٢) نصت المادة السادسة من المعاهدة على أن يتبادل الطرفان الرأي لحل ما قد ينشأ من خلاف بين واحد منهما وبين طرف ثالث طبقاً لأحكام ميثاق العصبة . وقالت المادة الثامنة انه إذا اختلف الطرفان في نهاية العشرين سنة على ما إذا كان وجود القوات البريطانية لم يعد ضرورياً لأن الجيش المصري أصبح قادراً على الدفاع عن القناة فإن هذا الخلاف يجوز عرضه على مجلس عصبة الأمم لفصل فيه طبقاً لأحكام الميثاق النافذ وقت توقيع المعاهدة . ونصت المادة العاشرة على أن أحكام المعاهدة لا تمس بأي حال أحكام ميثاق العصبة . وقالت المادة السادسة عشرة بأن يحال على مجلس العصبة الخلاف الذي يثور بين الطرفين بخصوص إعادة النظر في المعاهدة بعد انقضاء مدة العشرين سنة المحددة فيها .

ولما كانت عصبة الأمم قد غابت هي وميثاقها من الوجود ، لهذا أنهدم اعتبارها م راعته معاهدة ١٩٣٦ ، ونهضت على أساسه بعض نصوصها التي أصبحت لا تحمل لها بعد زوال العصبة ، وهذا لا شك تغير جوهرى فى الظرف يندرج ضمن العوامل التى ترزعزع كيان هذه المعاهدة .

(٤) نظام الأمن الجماعى : بصدد ميثاق الأمم المتحدة وجد ما يسمى بالأمن الجماعى الذى يعنى أن سلام العالم كله أصبح ككتلة واحدة ، وأصبح مصير أية بقعة وسلامتها أمراً يهم مجموعة الأمم المتحدة لدولة بمفردها أو عدد قليل من الدول . وقناة السويس ذات صفة دولية منذ إنشائها ، وتعد جزءاً لا ينفصل عن مصر التى هى عضو فى الأمم المتحدة ، ولهذا صار أمنها وحمايتها من التعطيل والاعتداء جزءاً من الأمن الدولى الذى أصبحت هيئة الأمم مسئولة عنه بصفة أساسية . ولم يعد يجوز لدولة من الدول ، كبريطانيا ، أن تدعى أن لها فى منطقة القناة ، وهى أجنبية عنها ، مصلحة تفوق مصالح غيرها من الدول وتخولها مركزاً ممتازاً يصل لحد تدخلها لحمايته بقوات خاصة من جانبها ، الأمر الذى يجنب سلطة هيئة الأمم المتحدة ، ومجلس الأمن على الخصوص ، ويطلق عليها . ولم يعد يستغاث الاستناد لما يسمى نظرية المواصلات الامبراطورية بعد قيام هذه الهيئة وبعد أن أصبح سلام العالم وحدة لا تتجزأ تشمل مصر وبريطانيا وغيرها من الدول .

(٥) كناية الجيش المصرى : وضع ملحق المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ . حداً أقصى للقوات البريطانية التى توضع بجوار القناة بحيث لا تزيد على عشرة آلاف جندي من القوات البرية وأربعائة طيار ومعهم العدد الضرورى من المستخدمين المدنيين . ونصت هذه المادة على أن الغرض من هذا العدد هو معاونة الجيش المصرى فى الدفاع عن القناة حتى يصبح قادراً على تحمل هذا العبء وحده ، أو بمعنى أدق حتى يأتیه مدد الدولة الحليفة ، كما يستفاد من مجموع المعاهدة التى

قررت قيام التحالف بين مصر وبريطانيا . والمقول أن هذا الجيش يكون قد وصل إلى الحد المطلوب عند ما تبلغ قوته في سنة من السنين درجة تعادل قوته سنة ١٩٣٦ مضافا إليها قوة العشرة آلاف جندي والأربعمئة طيار من القوات البريطانية التي صرحت المعاهدة بوجودها بمنطقة القناة . وإذا طبقنا هذا على ما هو واقع فعلا عند عقد ميثاق الأمم المتحدة سنة ١٩٤٥ أو على الأقل وقت تقديم مصر شكواها إلى مجلس الأمن سنة ١٩٤٧ رأينا أن الجيش المصري قد فاق هذه الدرجة بكثير وزادت قواته زيادة كبيرة على مجموع عدده سنة ١٩٣٦ وعدد القوات البريطانية المذكورة ، وعملت الحكومة المصرية ولا زالت تعمل بقوة على تزويده بأحدث الأسلحة وتدريبه على أحسن النظم العسكرية وأحدثها وتقويته من جميع النواحي . وأثبت هذا الجيش كفاءته فعلا في معارك فلسطين رغم أنه لم يتخلص من قيود الاحتلال البريطاني إلا أخيراً^(١) . ويجب أن يراعى

(١) في ١٥ مايو ١٩٤٨ دخل الجيش المصري وجيوش باقي الدول العربية أرض فلسطين لإعادة الأمن والنظام لهذه البلاد . واتخذت الحكومة المصرية ما يناسب هذا الموقف من إجراءات ضرورية لحماية قواتها وسلامة بلادها فأعلنت الأحكام العرفية وأصدر الحاكم العسكري العام في ١٥ و ١٨ مايو ١٩٤٨ الأمرين رقم ٥ و ١٣ الذين يقرران إجراء تفتيش السفن المشتبه فيها في موانئ المملكة المصرية ومنها بورسعيد والسويس . وذلك حتى يمكن ضبط ما قد تحمله هذه السفن من مهربات مرسلة للقوات المسلحة . وطبق هذا النظام فعلا على بعض السفن المارة قناة السويس ، كالسفينة التجارية البريطانية كيب يورك Cape York .

وقد احتجت على هذه الإجراءات كل من بريطانيا وأمريكا واستندتا في ذلك ، بالنسبة لبرائتي القناة ، على أن في هذا تعطيلاً لأحكام معاهدة ١٨٨٨ ، خصوصاً ما تعلق منها بضرورة احترام حرية المرور بهذا الطريق . وكان من أسس هذه الاحتجاجات في البداية أن مصر لم تشترك في حرب بالمعنى المفهوم في القانون الدولي ، الأمر الذي لا يخولها اتخاذ التدابير الاستثنائية التي تقتضيها حالة الحرب .

وكان رد الحكومة المصرية أن اتساع نطاق القتال ، والصفة التي عولج بها في المجال الدولي ومجلس الأمن ، واعتراف بعض الدول بالأعداء كدولة كلها أسباب أسبغت على الصراع الناشب سميات : الحرب الحقيقية ، تقريباً ، بما يبرر التجاه مصر لاتخاذ التدابير الدفاعية المشروعة التي تكفل سلامة قواها وأراضيها ، والتي تبيحها قواعد القانون الدولي في مثل هذه الحالة ، وهنا يحق لمصر أن تطبق هذه التدابير ، التي منها تفتيش السفن المشتبه في أمرها وضبط ما تحمله من

أيضاً أن مجلس الأمن أصبح هو المختص الآن ، لا بريطانيا ، بتدبير مجدة الجيش المصرى فى حالة وقوع عدوان مسلح على القناة أو غيرها من الأراضى المصرية . ومن هذا كله نتبين أن حالة القصور التى كان عليها الجيش المصرى سنة ١٩٣٦ والتى دفعت إلى تقرير وضع قوات بريطانية إلى جانبه بمنطقة القناة ، قد زالت الآن ، ولم تعد هناك ذريعة من هذه الناحية لبقاء هذه القوات الأجنبية فى أراضى مصر .

(٦) تفكك الامبراطورية : كانت بريطانيا دائمة التثبيت بيسط نفوذها

بمصر ووضع قواتها فى الأراضى المصرية بما فيها منطقة القناة حرصاً منها على حماية ما أسمته « مواصلات الامبراطورية » ، وبحجة أن الامبراطورية البريطانية تضم

== مهربات ، على القناة وموانئها استناداً المادة العاشرة من معاهدة ١٨٨٨ التى تخولها فى هذه الحالة تخفى بعض أحكام هذه المعاهدة خصوصاً المادة الرابعة منها التى تحرم اتخاذ مثل هذه التدابير بهذه المنطقة . وإذا كانت هذه المعاهدة تقرر فى مادتها الأولى احترام حرية المرور بصفة عامة فى الحرب والسلم ، وتقرر فى مادتها الحادية عشرة أن لا تتصل حرية المرور هذه فى حالة التدابير الاستثنائية التى تتخذها مصر بتقتضى المادة العاشرة فإن الحكومة المصرية لم تتجاوز هذه الأحكام إذ اقتصرَت إجراءاتها على مجرد تفتيش السفن للشبهة فى أمرها وضبط ما تحمله من مهربات مرسلة لأعدائها دون أن تمتد هذه الإجراءات إلى حد تعطيل المرور المتاد لجيم النفس . ووصل النزاع السابق للآن إلى ما يشبه إقرار وجهة نظر مصر بعد أن قامت هذه الأخيرة بتخفيف إجراءات تفتيش السفن بموانئ القناة وغيرها إلى أقصى حد مستطاع بعد وقف القتال بـ فلسطين . (المرفان ٢٣٢٤ / ١١ / ٢ و ٢٣٢٤ / ١١ / ٣ بمجلس الدولة ، قسم الرأى لوزارة الخارجية ، بخصوص مسألة فلسطين واحتجاج بريطانيا وأمريكا إبانها على تفتيش السفن فى اللوانى المصرية وقناة السويس . الوقائع المصرية ، العددان ٥١ غير اعتيادى و ٥٥ ، فى ١٥ و ٢٩ مايو سنة ١٩٤٨) .

وبمناسبة ما أثارته بريطانيا حين أسانيدتها التى بنت عليها احتجاجاتها من أن مصر لم تدخل حرباً حقيقية ، يجيباً . يلاحظ أن المادة العاشرة من معاهدة ١٨٨٨ والأعمال التحضيرية التى أدت إليها تفيد كلها ، من عموميتها وعدم ورود تحديد بها ، أن التدابير الدفاعية الاستثنائية التى تتخذها مصر وتخولها حق تخفى بعض أحكام المعاهدة لا تقتصر على حالة الحرب التى تشترك فيها هذه الدولة بل لها هذا الحق طالما كان هناك من الظروف العسيرة ما يحملها على اتخاذ مثل هذه التدابير كاشتراك قواتها فى قتال لا تتعلق عليه صفة الحرب كما حدث عند دخولها أراضى فلسطين

من بقاعها الرئيسية الهند وغيرها من الأقاليم الواقعة في الشرق ، وأنه يلزم بريطانيا ، باعتبارها المسؤولة بصفة أساسية عن الدفاع عن هذه الأقاليم ، أن تؤمن اتصالها بهذه الممتلكات ، وتوصلت استناداً إلى هذه الحجة إلى وضع المادة الثامنة في معاهدة ١٩٣٦ التي تجيز لها وضع قواتها بجوار قناة السويس للدفاع عنها مع الجيش المصري باعتبارها شرياناً حيوياً في مواصلات هذه الامبراطورية . والآن لم تعد الامبراطورية المذكورة قائمة بالمعنى أو على الوجه الذي كان معروفاً عام ١٩٣٦ ، إذ في سنة ١٩٤٧ قسمت الهند ، التي كانت المصب الرئيسي في هذه الامبراطورية ، إلى دولتين قائمتين بذاتهما ويدهما أساساً مسئولية الدفاع عن نفسيهما ، ولم يعد بينهما بريطانيا غير مجرد صلة التاج ، وحتى هذه الرابطة البسيطة أصبحت الآن في ميزان القدر بين الابقاء والالغاء . ومن هذا كله نتبين بوضوح أن الحجة التي كانت بريطانيا تتعامل بها دائماً لاحتلال مصر ومنطقة القناة قد زالت ، وأصبح لازماً تخليص مصر من هذا العبء على سيادتها واستقلالها وكيانها .

(٧) عدم قبول مصر : مصر ، صاحبة القناة وصاحبة المصلحة الأولى في

حراستها وصاحبة حق الدفاع عنها ، نادت مراراً بأن معاهدة ١٩٣٦ استنفدت أغراضها وأصبحت غير ذات موضوع ، وشكت فعلاً لمجلس الأمن تطلب جلاء القوات البريطانية عن أراضيها . وبعد قبول مصر ، شعباً وحكومة ، لبقاء هذه القوات يتضح أن تغيراً جوهرياً قد وجد على ما كان عليه الحال وقت إبرام معاهدة ١٩٣٦ التي تصرح بهذه القوات ، إن صح أو إن افترضنا أن قبول المصريين لهذه المعاهدة كان صحيحاً وقت إبرامها . وهذا مظهر من مظاهر تغير الظروف . وإن الإفصاح الصريح لاحقاً بعدم قبول معاهدة ، من جانب دولة طرف فيها ، وإن كان لا يكفي وحده لإبطال أحكامها إلا أنه يضيف مفعولها لحد كبير ، بل ويبرر التخلص منها إذا ضم إليه غيره من أسباب تغير الظروف بحيث يتضح من مجموعها

أن هذه المعاهدة أصبحت عقبة في سبيل تقدم هذه الدولة في ركب الحضارة وتمتعها بسيادتها كاملة .

خامسا - التعارض مع ميثاق « الأمم المتحدة » :

أحكام ومبادئ معاهدة ١٩٣٦ لا تتفق وأحكام ومبادئ ميثاق هيئة الأمم المتحدة ، من ناحيتين أساسيتين : (١)

(١.) الاخلال بمبدأ المساواة في السيادة : مصر وبريطانيا ، كلاهما ، عضو

في هيئة الأمم المتحدة ، التي تنص المادة الثانية من ميثاقها على أول مبدأ من المبادئ التي تحقق بها هذه الهيئة أغراضها فتقول « نقوم الهيئة على مبدأ المساواة في السيادة بين جميع أعضائها » . وإن احتلال دولة ما لكل أو بعض أراضي دولة أخرى تكون قد أعلنت عدم رضاها عنه ، يعد قيدا جسيما على استقلال هذه الدولة ، ويجعلها لا تتفق ، في الحقيقة ، مع الدولة الأولى على قدم المساواة في السيادة . ولهذا يجب ألا تقوم هذه الحالة بين دولتين منضمتين لهيئة الأمم وإلا كان هذا اخلالا بأحكام الميثاق الذي يتخذ مبدأ المساواة التامة في السيادة أساسا من أسسه الجوهرية . ولما كانت هذه الحالة تنطبق على احتلال بريطانيا لمنطقة القناة ، أي لجزء من أراضي مصر ، لهذا يصبح هذا لاحتلال غير مشروع وواجب الزوال .

(٢) فساد فكرة التحالف الأبدى : قررت المادة الرابعة من معاهدة ١٩٣٦

قيام محالمة بين العارفين بالمعاهدتين دون تحديد وقت معين ينتهى بعده هذا التحالف . وقررت النقرة الثانية من المادة الثالثة عشرة من هذه المعاهدة أن أى تغيير في المعاهدة عند إعادة نظرها يجب أن يكفل استمرار هذا التحالف . وهذا معناه أن

(١) يلاحظ أن فكرة الأمن الجماعى التي بحثها بحدود الحجة الخاصة بتغير الظروف يستلزم منها أيضا وجه من أوجه الخلاف بين أحكام معاهدة ١٩٣٦ وأحكام ميثاق الأمم المتحدة .

المعاهدة قررت قيام تحالف أبدي بين الطرفين ، وقيام هذا التحالف بين مصر وبريطانيا أمر معيب ويتناقى مع طبيعة الأشياء ، إذ أن هاتين الدولتين لا تربطهما من صلات الجنس أو الثقافة ما يبرر ربطهما بتحالف غير محدود الزمن ، هذا فضلا عن أن التحالف المذكور إذا نظر إليه على ضوء تاريخ العلاقات المصرية البريطانية لانضح أن مؤداه إذعان مصر لسياسة بريطانيا على الدوام ، وقد لا يمكنها هذا الوضع ، الذي يحصرها في دائرة النفوذ البريطاني ، من أن تؤدي التزاماتها في ميثاق الأمم المتحدة كمضو فيها على الوجه الملائم ، خصوصاً في حالة تعارض مصلحة بريطانيا مع ما يجب على مصر اتخاذه تنفيذاً لهذا الميثاق ، الذي يفرض في المادة ١٠٣ منه على الأعضاء نبذ ما يتعارض مع أحكامه من التزامات أخرى . (١) ومما يبرر مصر في ظل هذا الوضع على ترجيح مقتضيات تحالفها مع بريطانيا على أحكام ميثاق الأمم المتحدة ، عند التعارض ، أن الاحتلال البريطاني قائم بسطوته في قطعة من صميم الأراضي المصرية بشكل يكفل سير مصر دائماً في ركاب السياسة البريطانية ، وما قد يترتب على هذا من عدم تنفيذ التزاماتها في الميثاق إذا أقدمت بريطانيا في يوم من الأيام على تجاهل أحكام هذا الميثاق وتصرفت وفق ما تمليه عليها مصالحها . (٢)

سادساً — اعتراف بريطانيا :

نادت مصر بأن معاهدة ١٩٣٦ أصبحت بالية ولم تعد تلائم الأوضاع القائمة ،

(١) مجموعة بيانات القرائي باشا بمجلس الأمن ، ص ١٧ و ١٨ .

(٢) قال مندوب بريطانيا بمجلس الأمن إن معاهدة التحالف بين مصر وبريطانيا لا تخالف الميثاق بدليل ما بين بريطانيا وفرنسا وبين بريطانيا وروسيا من معاهدات تحالف . وهو في هذا التشبيه يغفل أوجه الخلاف الجسيمة بين تحالف بريطانيا ومصر من ناحية وتحالفها مع فرنسا أو روسيا من ناحية أخرى ، إذ أن التحالف الأول استند في قيامه ويستند دائماً في وجوده إلى القوات البريطانية الموجودة بالأراضي المصرية ، وهو تحالف إلى أجل غير مسمى ، وتحوطه من ظروف العلاقات بين مصر وبريطانيا ما يجعله تحالفاً بين طرفين غير متعادلين ، وهذه كلها أمور لا تكتف التحالف بين بريطانيا وفرنسا أو بين بريطانيا وروسيا .

الأمر الذى يبرر التخلص منها . وأقرت بريطانيا وجهة النظر هذه ضمنا وصراحة سواء بتصرّيات سياستها المسئولين أو فى العكوك الرسمية التى صدرت عنها ، فقد قال بينن وزير خارجيتها بمجلس العموم فى ٢٧ يناير ١٩٤٧ إن « من الواضح أن مصالح البلدين تقتضى إبرام معاهدة جديدة » .^(١) وفى ٧ مايو ١٩٤٦ أصدرت الحكومة البريطانية تصرّيحها الذى تقر فيه استعدادها لسحب جميع قواتها البحرية والبرية والجوية من سائر الأراضى المصرية ، وجاء « البروتوكول » الملحق بمشروع صدق — بينن يقرر أن الجلاء الشامل يتم بشكل كامل فى أول سبتمبر ١٩٤٩ ، وفى هذا اعتراف من جانب بريطانيا بأن بقاء قواتها بمنطقة القناة أصبح لا لزوم له ولا مبرر يسنده ، وتكون قد تنازات ، ولو ضمنا ، عما يمكن أن تدعيه لنفسها من حقوق وأسانيد تخولها ابقاء قواتها بهذه المنطقة .

سابعا — قرار الجمعية العمومية للأمم المتحدة :

فى أواخر عام ١٩٤٦ أثبتت فى الجمعية العمومية للأمم المتحدة مسألة احتلال قوات أجنبية لأراضى دولة عضو فى الهيئة ، بمناسبة البحث فى مسألة ضمان الأمن الدولى عن طريق نزع السلاح واستعجال وضع القوات التى نص عليها فى ميثاق الأمم المتحدة تحت إمرة مجلس الأمن وتخفيض القوات الوطنية . ووصلت الجمعية فى ١٤ ديسمبر ١٩٤٦ إلى قرار أوصت فيه الدول بأن « تسحب بغير ابطاء القوات المربطة فى أراضى الدول الأعضاء بغير رضاها الصادر عن حرية وفى صورة علنية تشمل معاهدات واتفاقات متلائمة مع أحكام الميثاق وغير مناقضة لاتفاقات دولية » .^(٢)

هذا القرار ينطبق على مرابطة القوات البريطانية بجوار قناة السويس ، لأنها

(١) مجموعة بيانات القرائنى باشا بمجلس الأمن ، ص ٥٧ .

(٢) مجموعة بيانات القرائنى باشا أمام مجلس الأمن ، ص ١٤ .

قوات أجنبية ترابط في أراضي مصر ، التي هي عضو في الأمم المتحدة ، بغير رضاها .
وحتى مع القول بأن مصر ارتضت وجود هذه القوات بأراضيها بمقتضى معاهدة ١٩٣٦ ، فإن هذا القبول ، على فرض صحته وقت صدوره بل وعلى فرض سريانه للآن ، قد صدر في معاهدة تتعارض مع الميثاق ومع اتفاق دولي سابق هو معاهدة ١٨٨٨ ، كما يتضح من مجموع هذه الحجج وما يثناه عند بحث معاهدة ١٩٣٦ ،
واتقرار المذكور بقول بأن القبول الذي يبرر استمرار مرابطة القوات الأجنبية في أراضي دولة أخرى من الأمم المتحدة يجب أن يكون قد تم في معاهدات أو اتفاقات « تطابق الميثاق ولا تتعارض مع الاتفاقات الدولية » ^(١) .

ثامنا -- تهديد السلام :

إن احتلال بريطانيا لمنطقة القناة ، وتناضيتها عن سائر الاعتبارات والأسباب القانونية والواقعية ، التي بينها في الحجج السابقة ، والتي تجعل وجود هذه القوات أمراً غير مشروع ولا مبرر له ، وتحديها لسيادة مصر وإرادة المصريين ، وفرضها هذا الاحتلال مستنداً إلى القوة وحدها ، كما بدأ أول مرة ، وعدم جدوى الوسائل السلمية من مفاوضات وتحكيم وماشا كلها لنصرة حقوق مصر ، كل هذا آثار حفيظة أبناء وادي النيل ، وقد يجعلهم ، والحق معهم ، يلمسون مضطرين سيلا

(١) أنكر مندوب بريطانيا بمجلس الأمن ، أثناء قرار شكوى مصر ، أن وجود جنود بريطانيين بالأراضي المصرية يناق قرار الجمعية العمومية ، وذكر تأييداً لوجهة نظره وجود جنود أمريكيين ببريطانيا . وهذا تشبيه مع اتفارق الكبير لأن وجود الجنود الأمريكيين بالأراضي البريطانية قد برتبة بريطانيا ورماها الدائم فلا يتطابق عليه قرار الجمعية العمومية المذكور ، وفي اليوم الذي تبدي فيه بريطانيا عدم رضاها عن هذا الوجود سيتعين على الولايات المتحدة سحب قواتها المذكورة فوراً ، دون زاع ، لا احتراماً لقرار الجمعية العمومية فقط بل أولاً وقبل كل شيء احتراماً لسيادة بريطانيا وحقوقها على أراضيها ، الأمر الذي لو طبقه على حالة مصر ، كما هو الواجب ، لما احتاج الأمر للشكوى ، ويتعين على بريطانيا سحب قواتها من الأراضي المصرية ، على الأقل احتراماً لقرار الجمعية العمومية السابق ، إذا طلبت مصر ذلك وأفصحت عن عدم رضاها عن وجود هذه القوات كما حصل فعلاً .

واحداً لنيل حقوقهم المشروعة ، ويمدون العدة يوم يحزمون فيه أمرهم ويقررون
مجاوبة القوة بالقوة .

هذه النتيجة الحتمية ، التي يسندها المنطق والواقع ، لاشك تهدد سلام العالم
لما تثيره من صراع مسلح ، بشكل من الأشكال ، قد يتسع مداه حتى يصبح
جرباً عالمية حقيقية ، الأمر الذي قامت هيئة الأمم المتحدة ووجد ميثاقها أساساً
لنفاذه (١) . ويتعين على هذه الهيئة ومجلس أمنها التدخل في مثل هذه الأحوال
لحمل بريطانيا والدول الكبرى على احترام حقوق الدول والشعوب الأخرى وإلا
ضاعت الهيئة وضاع الميثاق .

(١) أنكر مندوب بريطانيا بمجلس الأمن ، أثناء نظر شكوى مصر ، إن موقف
بريطانيا يهدد سلام العالم ، وقال انه لا خطر على الأمن إلا إذا عمدت مصر لذلك بعدم تنفيذ
التزاماتها . ولو أمعن النظر في هذا القول لوجدناه يقوى حجتنا ، إذ يفيد انه حتى لو أحجبت
مصر عن الانتحاء للقوة لنيل حقوقها المشروعة . فإن مجرد وقفها موقفاً سلبياً من أحكام
المعاهدة أى « عدم تنفيذ التزاماتها » فيها ، يعد موقفاً مهدداً للأمن أو حتى أوضح يجعل
بريطانيا تدم على أعمال إيجابية قهرية ضد مصر ، إذ أن الموقف السلبى فى حد ذاته لا يهدد
سلم العالم ، ولكن الذى يهدده هو ما ترد به بريطانيا لإجبارها على هذا الموقف كما يلجأ إلى ذلك
مندوبها بمجلس الأمن .

الباب الرابع

دراسة مقارنة

درسنا في الأبواب الثلاثة السابقة المركز الدولي لقناة السويس وما أحاط به اليوم من موائيق ومعاهدات وأحداث. وإتماماً للبحث ترى ربط هذه الدراسة بنظائرها والإلمام في إيجاز بمركز القنوات والمضايق الدولية التي يربطها بقناة السويس وجه شبه قريب حتى تتكون لدى الباحث، إلى جانب ما اكتمل لديه عن مركز هذه القناة، صورة واضحة عامة عن موضوع هذه المرات كلها ووضعها في القانون الدولي. ولهذا نفرد هذا الباب ببحث مركز قنوات بنما وكييل وكورنث والمضايق الطبيعية العامة، خصوصاً الدردنيل والبوسفور، مع بيان مانجده من أوجه شبه أو خلاف مع مركز قناة السويس.

الفصل الأول

قناة بنما

تصل أمريكا الشمالية بأمريكا الجنوبية بيرزخ من اليابسة يكون ما يسمى أمريكا الوسطى. وبعد اكتشاف هذه القارات جرى التفكير في حفر قناة في قلب البرزخ المذكور توصل المحيط الأطلنطي بالمحيط الهادى. وكان للدول الأوربية الاستعمارية حظ السبق بهذا التفكير، ثم تنهت شعوب أمريكا، خصوصاً الولايات المتحدة، لهذا الموضوع، ودخلت المسألة دور الجدل في مؤتمر بنما سنة ١٨٢٦ الذى تبكاثرت بعده المشاريع والمحاولات الخاصة بتنفيذ الفكرة، دون أن يقتصر البحث على مكان معين بل شمل أماكن كثيرة في أمريكا الوسطى. وتداولت المشروعات عدة شركات وأفراد، منهم دلبسيس نفسه الذى كون شركة لهذا

الغرض في أواخر القرن التاسع عشر ، ولكن التوفيق انتهى لازمه قبل ذلك في
برزخ السويس تحلى عنه في محاولته الجديدة بأمريكا .

وأخيراً رأت حكومة الولايات المتحدة أن تتولى بنفسها تنفيذ المشروع ،
ونجحت في جهودها ، وافتتحت القناة فعلاً في ١٥ أغسطس ١٩١٤ وعرفت باسم
« قناة بنما Canal de Panama » (١) .

وتعد هذه القناة أقرب القنوات الدولية شبيهاً بقناة السويس وأهم نظائرها ،
ولهذا يلزمنا الإحاطة بشيء من التفصيل بمركزها الدولي ، وعقد مقارنة بين
القناتين ، على الوجه الوارد في المبحثين الآتيين :

المبحث الأول

المركز الدولي لقناة بنما

بعد أن دخلت فكرة حفر القناة دور التفكير الجدى في القرن التاسع عشر
لازمتها مسألة نظامها الدولي ، وكانت الآراء متجهة بصفة عامة إلى أن تكون
القناة حرة بقدر الإمكان لفائدة سائر الأمم (٢) . والإحاطة بالمركز الدولي لهذه
القناة سندرس مايتصل به في المواثيق والمعاهدات الأساسية التي عقدت بخصوصها ،
ثم نستعرض سير الأمور الواقعى بها منذ افتتاحها للآن :

المطلب الأول - المواثيق الخاصة بهذه القناة

(١) معاهدة بدلاك سنة ١٨٤٦ :

في ٢ ديسمبر ١٨٢٣ صدر مايسمى في التاريخ « مبدأ مونرو » ، ومضمونه
« أمريكا للأمريكيين » . وعلى هدى هذا المبدأ عملت الولايات المتحدة على

(١) فوشى ، *Traité de Droit International Public* ، قسم ٢ من
جزء ١ ، ص ٣٤٠ و ٣٥٣ . ايريا ، *Le Détroit de Magellan* ص ٢٢٤ و ٢٢٦ .
سيغفريد *Suez and Panama* ، Siegfried (ترجمة عن الفرنسية) ص ٢١٩
وما بعدها و ٣٠٧ .

(٢) سيغفريد ، *Suez and Panama* ، ص ٢٢٤ .

الحد من تدخل دول أوروبا في الشؤون الأمريكية ، وبدأت تهتم هي بهذه الشؤون . وأثارت في مؤتمر بنما سنة ١٨٢٦ مسألة حفر قناة عبر أمريكا الوسطى ، وفي ٣ مارس ١٨٣٥ دعا مجلس الشيوخ الأمريكي رئيس الولايات المتحدة « لافتاح المفاوضات مع حكومات الدول الأخرى ، وعلى الخصوص حكومات أمريكا الوسطى وجرينادا الجديدة ، بقصد توفير الحماية الجديدة ، بالاتفاقات المناسبة ، للأشخاص والشركات التي ترغب تحقيق مشروع فتح المواصلات بين المحيطين الأطلنطي والمحادي بإنشاء قناة عبر البرزخ الذي يربط أمريكا الشمالية بالجنوبية ، وأن يتقرر دائماً ، بنصوص يتفق عليها ، حق الملاحة على القناة بحرية وعلى وجه التساوي لجميع الشعوب ، بشرط دفع الرسوم المناسبة التي تجزى أصحاب الامتياز الذين يرتبطون بهذا المشروع ويحققون هذا العمل » . وفي سنة ١٨٣٩ أصدر مجلس النواب الأمريكي مثل هذا القرار (١) .

بعد هذه المقدمات سارت المسألة قدماً إلى أن تمكن بدلاك Bidlack ممثل الولايات المتحدة لدى حكومة جرينادا الجديدة (كولومبيا حالياً) من أن يعقد باسم دولته مع هذه الحكومة في ١٢ ديسمبر ١٨٤٦ معاهدة صداقة وتحالف لعشرين عاماً ، قالت المادة ٣٥ منها :

« تتعهد حكومة جرينادا الجديدة لحكومة الولايات المتحدة بأن يمنح حق حرية المرور أو عبور برزخ بنما بجميع وسائل المواصلات الموجودة الآن والتي تنشأ بعد ذلك ، للحكومة وللمواطني الولايات المتحدة وانقل جميع المحصولات والمصنوعات والبضائع التجارية المشروعة المملوكة لمواطني الولايات المتحدة المذكورة ، وأن لا تفرض الرسوم أو الضرائب أو تجبي على مواطني الولايات المتحدة أو البضائع التي تخصهم ، التي تمر على كل طريق أو كل قناة يمكن أن تنشئها حكومة جرينادا الجديدة أو تحت إشرافها ، إلا كتلك التي تفرض وتجبى ، في نفس

(١) فوشى ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٢٤٢ وما بعدها .

الظروف ، على مواطني جرينادا . ولتحقيق التمتع الهادئ الدائم بهذه الميزات تضمن الولايات المتحدة لجرينادا الجديدة ، بشكل ايجابي نافذ ، الحياد التام للبرزخ ، حتى لا تعطل حرية العبور من بحر لآخر أو تمتع في المستقبل ، مادامت هذه المعاهدة قائمة ، وكذلك تضمن حقوق السيادة والملكية التي لجرينادا الجديدة على الاقليم المذكور . (١)

أرادت الولايات المتحدة في هذه المعاهدة أن تضمن لرعاياها حرية المرور عبر برزخ بنما بنفس الشروط والميزات التي يتمتع بها رعايا جرينادا الجديدة التي تملك هذا البرزخ . ولم يقتصر هذا الحق على القناة التي يحتمل حفرها بل يسرى أيضاً على كل وسائل المواصلات بأنواعها التي كانت تمر بالبرزخ وقت عقد المعاهدة أو التي تنشأ عليه مستقبلاً .

وفي نظير هذه الميزات تعهدت الولايات المتحدة بأن تضمن بشكل ايجابي حياد البرزخ ، وهو الضمان الذي يقتضى على الخصوص نزع ما قد يقع عليه من عدوان . وضمنت كذلك سيادة جرينادا على هذا البرزخ وملكيته له ، وهذا يعنى التزامها باحترام هذه السيادة والملكية وعدم اقرار ما يخالفها طالما كانت هذه المعاهدة نافذة .

(٢) معاهدة كليتون - بولور سنة ١٨٥٠ :

بعد أن اتفقت الولايات المتحدة مع جرينادا الجديدة كان أمامها أن تسوى الأمر مع الدول الأوروبية ، خصوصاً بريطانيا التي كانت في أواسط القرن التاسع عشر ، إلى جانب الولايات المتحدة ، أكثر الدول اهتماماً بمسألة توصيل المحيطين ، واحدة مدفوعة بمبدأ مونرو وتخشى وقوع القناة في يد دولة أجنبية ، والأخرى

(١) فوشى ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٤٤ . ايريا ، مضيق

ماجلان ، ص ٢٢٧ و ٢٢٨ .

مدفوعة بمصالحها الناتجة عن احتلالها لبعض المناطق الأمريكية . وكانت كل واحدة منهما تخشى انفراد الأخرى بالنفوذ على القناة المزمع حفرها ، وتريد أن تضمن حرية المرور بها . لهذا جرت اتصالات ومفاوضات بين الدولتين انتهت بوضع معاهدة بينهما وقعها واشنطن في ١٩ ابريل ١٨٥٠ كليتون Clayton عن الولايات المتحدة وبولور Bulwer عن إنجلترا ، وكان القصد من هذه المعاهدة ، كما قالت مقدمتها ، تحديد وجهات نظرها ومقاصدها حيال القناة التي تنشأ مستقبلا بين المحيطين الاطلنطي والهادي (١) .

ويعيننا من مواد هذه المعاهدة ما يمس المركز الدولي للقناة ، كالمادة الأولى التي تقول :

« تقرر حكومتا الولايات المتحدة و بريطانيا العظمى ألا تحصل واحدة منهما أو تحتفظ لنفسها بأي إشراف خاص على قناة الملاحة المذكورة ، وانفتقا على ألا تقيما أبداً أو تحتفظا بأية تحصينات تشرف عليها أو في الأقاليم القريبة منها ، ولا تحتلأ أو تحصنأ أو تستعمرأ أو تحصلأ أو تباشرا أي سلطان على نيكارجوا وكوستاريكا وشاطيء موسكيتو ، أو أي جزء في أمريكا الوسطى ، ولا تستخدم أيهما أية حماية تباشرها أو قد تباشرها ، ولا أي محاذرة تمارسها أو قد تمارسها مع أي دولة أو شعب بقصد إقامة أو الاحتفاظ بأي تحصينات من هذا القبيل أو احتلال أو تحصين أو استعمار نيكارجوا وكوستاريكا وشاطيء موسكيتو أو أي جزء في أمريكا الوسطى أو الحصول أو مباشرة سلطة عليها ، وألا تحصل الولايات المتحدة أو بريطانيا العظمى على فائدة في أي نص سري أو تستخدم أي محاذرة أو علاقة أو نفوذ قد تحصل عليه أيهما مع أي دولة أو حكومة في الإقليم الذي قد تمر منه القناة المذكورة لكي تحقق أو تحصل ، مباشرة أو غير مباشرة ، لمواطنيها أو رعاياها ، على أية حقوق أو فوائد تتعلق بالتجارة أو الملاحة خلال القناة المذكورة

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٢٤٦ .

لا تمنح بنفس الشروط لمواطني أو رعايا الأخرى « (١) .

هذه مادة منفصلة تفصيلاً دقيقاً لا يدع مجالاً إلى مزيد من البيان . ومن ثانياً نصها ، الذي حوى كلمات وعبارات وافتراضات واحتمالات ، متقاربة أو مترادفة في المعنى ، تبين أن كلا من الدولتين كانت تخشى كثيراً انفراد الأخرى دونها بنفوذ ، مهما كان كنهه أو كيفه ، على القناة المستقبلية فأرادت تقاضى ذلك بهذا النص المفصل .

وقررت المادة الثانية من معاهدة ١٨٥٠ أن « سفن الولايات المتحدة أو بريطانيا العظمى التي تعبر القناة المذكورة في حالة الحرب بين الطرفين المتعاقدين تعفى من الحصر أو الحجز أو القبض بواسطة أى واحدة من الدولتين المتحاربتين ، ويمتد هذا الإعفاء بعد مدخلى القناة المذكورة للمسافة التي يرى من المناسب تقريرها » (٢) .

وترى هذه المادة لعلاج مركز سفن الدولتين في منطقة القناة ، في حالة نشوب حرب بينهما ، فلا يكون لواحدة منهما في هذه الحالة أن ترتكب مع سفن الأخرى أى إجراء عدائى بمنطقة القناة أو تخومها .

وقالت المادة الخامسة : « وغير هذا يلتزم الطرفان المتعاقدان بحماية القناة المذكورة عند تمامها من القطع والاستيلاء والاعتداء ، وأن يضمنوا حيادها حتى تظل مفتوحة وحرّة للأبد ، وتأمين رأس المال الذى يستخدم فيها » .

وبهذا الشكل تعالج هذه المادة مسألة ضمان الدولتين المتعاقدين سلامة القناة وحيادها وحرّيتها . وهذا يفيد أن القناة التي ستنشأ ستبعد ، على الأقل في نظر

(١) نصوص المعاهدة في مجموعة « Treaties and Acts of Congress Relating to the Panama Canal » ، ص ١٣ وما بعدها .

(٢) في ٣٠ أبريل سنة ١٨٥٢ نظمت الدولتان القطعة التي بقيت غير محددة في آخر هذه المادة بتحديد التطاق الذى ينسحب عليه حكمها في البحر بخمسة وعشرين ميلاً بحرياً (فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٤٦ وما بعدها) .

الدولتين المتعاقبتين ، محايدة وحررة على الدوام ، فيكون لجميع الشعوب حق التمتع بحرية المرور بها . وإذا كان مقتضى الحياد حسب القواعد العامة ألا تكون القناة مفتوحة للدول المتحاربة ، إلا أن الدولتين المتعاقبتين ضمتا لنفسهما هذا الحق تطبيقاً للمادة الثانية التي لا تجيز لواحدة منهما أن تتعرض لسفن الأخرى عند مرورها بها في حالة الحرب بينهما . ويلاحظ أيضاً أن مبدأ المساواة في المعاملة لاضمان له في هذا النص ، ولا يؤمنه تقرير حرية القناة وحيادها إذ يجوز ، رغم وجود هذه الحرية وهذا الحياد ، أن تكون هناك أفضلية في المعاملة .

والترمت الدولتان المتعاقبتان بمقتضى المادة السادسة من معاهدة ١٨٥٠ بأن تدعو كل واحدة منهما الدول التي لها معها علاقات سلمية للارتباط معها بالتزامات مماثلة لما أبرماه بينهما حتى تكون الدول الأخرى قد ساهمت في وضع نظام عام يطبق على قناة ستكون ذات فائدة عامة .

... وتقرر المادة الثامنة أن تقبل حكومتا الولايات المتحدة و بريطانيا ، لرغبتها في وضع مبدأ عام ، مدحايتهما لكل وسائل المواصلات ، سواء قناة أو سكة حديد ، يجرى التفكير فيها الآن ويمكن إيجادها بين المحيطين عبر البرزخ الذي يربط أمريكا الشمالية بالجنوبية ، وألا تفرض الجهات التي تنشئ أو تملك وسيلة المواصلات هذه من الشروط على حركة المرور إلا ما تراه الحكومتان المذكورتان عادلا ، وكما أن وسيلة المواصلات هذه ستفتح لرعايا الولايات المتحدة و بريطانيا بشروط متساوية ، فإن هذه الشروط نفسها يجب أن يتمتع بها مواطنو ورعايا كل دولة أخرى تقبل أن تضي على القنوات أو الطرق المذكورة نفس الحماية التي التزمت بها الولايات المتحدة و بريطانيا ^(١) .

ولما كانت معاهدة ١٨٥٠ لا تلزم قانونا إلا عاقيدها ، فقد سعى طرفاها ، لهذا

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٤٨ . مجموعة معاهدات قناة بنما Treaties and Acts of Congress Relating to the Panama Canal ص ١٥ .

السبب وتطبيقاً للمادة السادسة منها ، لعقد مشيقات وامتيازات لها مع الدول الأخرى . وبذلت هذه المحاولة مع حكومة نيكارجوا ، التي قد يتم حفر القناة في أراضيها ، ووضعت الولايات المتحدة معها اتفاقاً في ١٦ نوفمبر ١٨٥٧ ، عدله آخر في ٢١ يولية ١٨٦٧ ، يعطى الولايات المتحدة حق عبور القناة على أن تلزم بحمايتها وضمان حيادها حتى بالقوة إذا طلبت هذا نيكارجوا ، التي احتفظت بكل حقوق السيادة على القناة المقبلة .

ولنفس الغرض عقدت إنجلترا مع نيكارجوا في ١١ فبراير ١٨٦٠ معاهدة تجارية تعطى أولاهما حق المرور على كل طرق المواصلات بين الاطلنطى والهادى الموجودة أو التي توجد في المستقبل تحت سلطة نيكارجوا ، وفي مقابل ذلك التزمت إنجلترا أن تدافع عن هذه الطرق وتضمن حيادها واستخدامها ، حتى بالالتجاء للقوات العسكرية إذا أقرت ذلك أو طلبته نيكارجوا .

وحدت الدول الأخرى التي لم تشترك في معاهدة كليتون بولور سنة ١٨٥٠ حذوها في اتفاقات وضعتها مع نيكارجوا . فقامت بذلك اسبانيا في ٢٥ يولية ١٨٥٠ ، وفرنسا وإيطاليا ، كل فيما يخصها ، في ١١ أبريل ١٨٥٩ و ٦ مارس ١٨٦٨ . (١) وهناك معاهدتان تؤيدان معاهدة كليتون بولور ، خصوصاً المادة الثامنة منها ، الأولى في ١٧ أغسطس ١٨٥٦ بين بريطانيا و هندوراس ، والثانية في ٤ يولية ١٨٦٤ بين الولايات المتحدة و هندوراس ، على غرار مشيقاتها مع نيكارجوا . (٢)

وبهذه السلسلة من الاتفاقات والمعاهدات اكتسبت أحكام معاهدة كليتون بولور صفة دولية ولم يعد الأمر قاصراً على الولايات المتحدة و بريطانيا وحدهما .

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٥٠ .

(٢) دى فليكس ، L'indépendance de L'Egypte et le Régime ، International du Canal de Suez ، ص ١٢٥ .

(٣) معاهدة هاى — بونسفوت سنة ١٩٠١ :

مقدماتها :

رأت الولايات المتحدة أن معاهدة ١٨٥٠ وضعتها فى مركز مساو لبريطانيا وغيرها من الدول بالنسبة لطريق الواصلات المائى المزمع ايجاده بين المحيطين عبر البرزخ الأمريكى . ولما كان هذا الوضع لم يعد فى نظرها يلائم مركزها ، خصوصاً بعد أن اشتد ساعدها وقويت شوكتها ، ورأتها يتنافى مع مبدأ مونرو الذى جعلته من الأسس الهامة لسياستها ، لهذا سعت إلى أن تكون القناة المستقبلية « قناة أمريكية على أرض أمريكية مملوكة للامة الأمريكية » . (١)

وعلى هدى هذا الاتجاه حاولت الولايات المتحدة فى سنة ١٨٨١ أن تحمل انجلترا على تعديل معاهدة كليتون بولور سنة ١٨٥٠ بما يحقق للأولى سياستها ويعطيها الاشراف السياسى على القناة وتخصيها بتمتضى اتفاق مع الدولة التى ستمر القناة على إقليمها . وظلت سياسة الولايات المتحدة بين تساهل وتشدد ، فمرة ينادى ساستها بالغاء معاهدة ١٨٥٠ كلية واخضاع القناة لاشراف أمريكى كامل ، ومرة يعلنون أنها يجب أن تكون لقائدة العالم أجمع وأن تكون بعيدة عن كل نزاع ، إلى أن أوضحت أحداث الحرب بين اسبانيا والولايات المتحدة سنة ١٨٩٨ فائدة القناة محل البحث ، وعادت للظهور بشكل ألزم فكرة وضعها تحت اشراف الولايات المتحدة وصيغها بصيغة أمريكية بحثة . (٢)

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٥٢ . سيجريد Suez and Panama ص ٢٢٨ وما بعدها .

جاء فى رسالة وجهتها الحكومة الأمريكية لمثلها فى عاصمة كولمبيا مايلى : « إن الرئيس غير راض عن الدخول فى أى ارتباط بشأن الاشتراك فى الاشراف على العمل مع الدول الأخرى وانه يعتبره مشروعاً أمريكياً ويرى وضعه تحت رعاية أمريكا لصالح تجارة العالم أجمع » . وفى ٨ مارس ١٨٨٠ أرسل الرئيس هيز Hayes للبرلمان الأمريكى Congress رسالة يقول فيها « ان سياسة الولايات المتحدة هى أن تكون القناة تحت الاشراف الأمريكى ولا يمكن أن توافق على أن يكون هذا الاشراف لأى دولة أوروبية » .

(٢) جاء فى رسالة الرئيس ماكنلى Mac-kinley فى ٩ ديسمبر ١٨٩٨ انه قد وضع أكثر من أى وقت مضى أن القناة « يجب أن تكون تحت سلطة الحكومة الأمريكية » (فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٥٧) .

وجرت مفاوضات بين حكومتى لندن وواشنطن ، على أساس مشروع قدمته الولايات المتحدة في ١١ يناير ١٨٩٩ ، وانتهت هذه المفاوضات بوضع معاهدة في ٥ فبراير ١٩٠٠ تؤكد مبدأ الحياد الذى وضع فى معاهدة ١٨٥٠ ، على أن يقوم هذا الحياد على أساس ما قرره معاهدة ١٨٨٨ الخاصة بقناة السويس . ولم يوافق مجلس الشيوخ الأمريكى على هذه المعاهدة إلا بتعديلات تفيد إلغاء معاهدة ١٨٥٠ صراحة وعدم تطبيق القواعد الخاصة بقناة السويس فى الحالة التى نجد الولايات المتحدة نفسها مضطرة لأن تتخذ بقواتها تدابير الدفاع عن إقليمها وإقرار النظام العام بها ، واستبعاد مبدأ الضمان الدولى لحياد القناة . ولم تقبل بريطانيا هذه التعديلات .

وأخيراً قدمت الولايات المتحدة مشروعاً جديداً استؤنفت بعده المفاوضات التى توصل فى نهايتها هاى Hay ، الوزير الأمريكى ، وبونسفوت Poncefote ، ممثل إنجلترا بواشنطن ، من وضع معاهدة فى ١٨ نوفمبر ١٩٠١ قبلتها الدولتان . (١)
أحكامها (٢) :

جاءت معاهدة ١٩٠١ مفصلة فى أحكامها . وينت مقدماتها رغبة الدولتين فى تسهيل انشاء قناة بين المحيطين ، وابعاد ما قد يعوق هذا الغرض من معاهدة ١٨٥٠ ، مع عدم المساس بمبدأ « الحياد العام » الذى وضعت أسسه المادة الثامنة من هذه المعاهدة الأخيرة . وهذا معناه أن ما قرره هذه المادة لم تستعبده معاهدة ١٩٠١ الحالية وبقى محترماً حتى بعد إلغاء معاهدة ١٨٥٠ .

ويلاحظ على هذه المقدمة أنها وصفت مضمون المادة الثامنة المذكورة بالحياد

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٥٥ وما بعدها . ايريا ، مضيق ماجلان ، ص ٢٣٠ وما بعدها .

(٢) مجموعة معاهدات قناة بنما ، ص ١٦ . فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٥٨ . ايريا ، مضيق ماجلان ، ص ٢٣٣ وما بعدها . ارياس The Panama Canal ، ص ١٠٩ وما بعدها .

ولكن هذه الصفة لا يسهل استخلاصها بهذا الشكل إلا إذا نظرنا لأحكام المادة الثامنة مقرونة بغيرها من أحكام المواد الواردة معها في نفس معاهدة ١٨٥٠ . وعلى أى حال يستخلص من هذا أن معاهدة ١٩٠١ قررت احترام نوع الحياد الذى قرره للقناة معاهدة ١٨٥٠ . ولا يغير من هذه النتيجة قول مادتها الأولى « اتفق الطرفان المتعاقدان على أن المعاهدة الحالية تحل محل اتفاقية ١٩ ابريل ١٨٥٠ » إذ من ربط حكم هذه المادة بما قرره المقدمة نتبين أن معاهدة ١٩٠١ لم تلغ ما يتعلق بالحياد أو المركز الدولى للقناة من مبادئ معاهدة ١٨٥٠ . وقررت المادة الثانية من معاهدة ١٩٠١ أن يكون للولايات المتحدة حق انشاء القناة وإدارتها واستغلالها وتحقيق الأمن بطول مجراها . وتنفيذ هذه المادة مجرد تسليم بريطانيا بأن يكون للولايات المتحدة هذا الحق ، ولكن لا يترتب عليها اعطاء الحق المذكور لهذه الأخيرة لأن هذا أمر ثبت فيه معها الدولة أو الحكومة التى ستشق القناة على أراضها .

وأوردت المعاهدة مادة هامة فى تنظيم المرور بالقناة من الناحية الدولية ، وهى المادة الثالثة التى تقول :

« توافق الولايات المتحدة ، كأساس لحياد القناة المذكورة ، على القواعد الآتية ، التى كانت جوهر اتفاقية الآستانة الموقع عليها فى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الخاصة بحرية الملاحة فى قناة السويس ، وهى : (١) تكون القناة حرة ومفتوحة للسفن التجارية والحربية التابعة لجميع الشعوب التى تحترم هذه القواعد على وجه المساواة التامة حتى لا يكون هناك تمييز ضد أى دولة أو مواطنها أو رعاياها فيما يتعلق بشروط ورسوم المرور ، أو غير هذا ، وتكون شروط المرور ورسومه مشروعة وعادلة . (٢) لا يجوز توقيع الحصر على القناة أبداً ، ولا يباشر داخلها أى حق من حقوق الحرب ، ولا يرتكب بها أى عمل عدائى ، ومع هذا يكون للولايات المتحدة حرية الاحتفاظ ببوليس حربي بطول القناة بمقدار

ما تستدعيه ضرورة حمايتها ضد الاعتداء ومخالفة النظام . (٣) لا تتمون السفن الحربية التابعة لمحاربين ولا تأخذ أى امداد داخل القناة إلا بالمقدار الضرورى جداً ، ويتم عبور هذه السفن للقناة فى أقصر مدة ممكنة تطبيقاً للوائح المعمول بها ، ويكون التوقف فقط نتيجة ضرورات الخدمة ، وتخضع الغنائم فى كل الحالات لنفس القواعد التى تخضع لها السفن الحربية للمحاربين . (٤) لا يجوز للمحاربين شحن أو انزال قوات أو ذخائر أو مواد حربية داخل القناة ، إلا فى حالة حدوث طارئ للفرار ، وفى مثل هذه الحالة يستأنف العبور فى أقرب مدة ممكنة . (٥) تطبق بنود هذه المادة على المياه المتاخمة للقناة لمسافة ثلاثة أميال بحرية من كلا الطرفين ، ولا يجوز أن تمكث السفن الحربية التابعة للمحاربين بداخل هذه المياه لمدة أطول من ٢٤ ساعة فى وقت واحد ، إلا فى حالة الطارئ . وفى هذه الحالة تبصر فى أقرب وقت ممكن ، ولكن لا يجوز أن تسافر سفينة حربية تابعة لأحد المتحاربين إلا بعد مرور ٢٤ ساعة من سفر سفينة حربية تابعة للمحارب الآخر . (٦) الغراس والمنشآت والمباني وجميع الأعمال اللازمة لإنشاء القناة أو صيانتها أو استخدامها تعد جزءاً داخلياً فى نطاق اغراض هذه المعاهدة ، وتتمتع فى وقت الحرب كما فى وقت السلم بحصانة تامة ضد الاعتداء عليها أو الاضرار بها من جانب المحاربين ، وضد الأعمال التى ترتكب لاضعاف الفائدة منها كجزء من القناة . (١)

بعد هذه المادة أرادت الدولتان ألا يتأثر النظام الذى وضعته المعاهدة بأى تغيير قد يطرأ على السيادة على المنطقة التى تشق عليها القناة ، فجاءت المادة الرابعة تقول : « من المتفق عليه أن أى تغيير فى السيادة الإقليمية أو فى العلاقات الدولية للإقليم أو الأقاليم التى تعبرها القناة المذكورة سابقاً لا يؤثر فى المبدأ العام للحياد

(١) سترى فى البحث الثانى مدى اتفاق هذه البنود حقيقة مع مبادئ معاهدة ١٨٨٨ .

أو التزام الطرفين المتعاقدين بمقتضى المعاهدة الحالية ٥ . وهنا أيضاً قررت هذه المادة سريان مبدأ الحياد على القناة .

(٤) معاهدة هاى - فاريل سنة ١٩٠٣ :

مقدمات :

لم تكن هذه المعاهدة وليدة يومها وسنتها بل هى نتيجة محاولات عديدة ، مختلفة الشكل متفقة الموضوع ، مدارها الوصول لمعاهدة بين الدولة التى يحتمل أن تحفر القناة بأرضها والدولة أو الدول التى يهمها الأمر أكثر من غيرها ، وهى على الخصوص الولايات المتحدة التى أردفت جهودها مع الدول الأوربية ، خصوصاً بريطانيا ، لتسوية مركز القناة المستقبلية بجهود بذلتها فى ظروف وأوقات متعددة مع الدولة أو الدول التى يحتمل أن تمر القناة من أراضيها ، وهى الدول التى لها السلطة أو السيادة على مناطق البرزخ الأمريكى ، وأهمها كولمبيا ، التى كان يتبعها إقليم بنما ، ونيكارجوا . وكان قصد الولايات المتحدة من هذه الجهود تنظيم التدابير التى تؤدى لتنفيذ المشروع ، ثم إدارته واستغلاله بما يضمن لها ولدول أمريكا عموماً حماية مصالحها إلى جانب خدمة تجارة العالم أجمع .

وقد رأينا المعاهدة التى عقدها الولايات المتحدة مع جرينادا الجديدة أو كولمبيا سنة ١٨٤٦ لعشرين عاماً . وبعدها وضعت حكومة الولايات المتحدة فى ١٤ يناير ١٨٦٩ مشروع معاهدة مع حكومة كولمبيا يعطى الأولى حق إنشاء قناة عبر إقليم بنما والإشراف عليها وإدارتها واستغلالها واستخدام قواتها لحمايتها والدفاع عنها . واحتفظت كولمبيا بسيادتها على القناة وخضوع هذه الأخيرة لمبدأ الحياد . ونصت المادة السابعة على أن تعريف المكوس والرسوم التى تجبى تقوم على قاعدة « المساواة التامة لجميع الشعوب فى وقت السلم كما فى وقت الحرب » . ونصت المادة التاسعة على أن يسمح بمرور القوات والذخائر والسفن الحربية وقت السلم ، ولكنها « تقفل تماماً فى وجه قوات وسفن وعتاد الدول التى تكون فى حالة حرب

مع واحدة أو أكثر من الدول الأخرى » . ونصت المادة الثامنة عشرة على أن تبذل الدول المتعاقدة جهودها للحصول على قبول وضمين الدول الأخرى لشروط الحياد وسيادة كولومبيا . وكان للالتزامات السياسية المذكورة في مشروع المعاهدة صفة الدوام ، وأعطيت امتيازات الاستقلال للولايات المتحدة لمدة مائة سنة . ولكن هذه المعاهدة فشلت إذ لم يتم التصديق على مشروعها لامن جانب برلمان كولومبيا ولامن جانب برلمان الولايات المتحدة (١) .

بعد هذا بقليل جرت المفاوضات بين نفس الدولتين لوضع معاهدة جديدة . وكانت الولايات المتحدة على ثقة بقوتها بعد حرب الانفصال واتجهت سياستها اتجاهاً قوياً نحو إخضاع القناة للنفوذ الأمريكي الكامل بعد أن كانت تسعى لمجرد الوصول لضمان دولي يجعل الدول الكبرى تضمن حياد الطريق الجديد . وعلى ضوء هذا الاتجاه وضعت حكومتا الولايات المتحدة وكولومبيا في ٢٦ يناير ١٨٧٠ مشروعاً آخر قررت المادة الحادية عشرة منه أن تكون القناة « مفتوحة لجميع الشعوب ولكل الأعمال المشروعة دون تفرقة » . وأكدت المادة ٢٥ مبدأ الحياد الدائم ، والسعى من جانب الدولتين للحصول على انضمام الدول الأخرى لهذا المبدأ . ولكن المشروع آتى على هذه القواعد باستثناءات أو قيود هامة إذ احتفظت الولايات المتحدة وكولومبيا بالحق في مرور سفنهما الحربية وقواتهما وعتادهما عبر القناة في كل وقت ، معفاة من جميع التكاليف والضرائب والرسوم ، بينما تقلل القناة في وجه « جميع الدول التي تكون في حالة حرب ضد أي واحدة من الدولتين المتعاقدين » وألا تعتبر القناة أية قوات مسلحة إلا قوات الولايات المتحدة وكولومبيا وكذلك السفن الحربية التابعة للدول التي في حالة سلم مع الدولتين الموقعيتين . ولم يصدق برلمان كولومبيا على هذه المعاهدة إلا بشرط إدخال تعديلات خاصة على مبدأ حياد القناة ، ورفض مجلس شيوخ الولايات المتحدة تأييد المعاهدة بعد أن

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٢٥١ .

وردت عليها هذه التعديلات ، ووقف الأمر عند هذا الحد (١) .

بعد هذه النتيجة يمت حكومة واشنطن شطر دولة أخرى من دول البرزخ .
فى نيكارجوا التى فاوضتها هذه الحكومة فى فبراير ١٨٧٧ بعد أن تخلت عن
فكرة التسلط التى سادت مفاوضاتها مع كولمبيا ، واقترحت معاهدة قررت مبدأ
الحياة المطلق للقناة ، وأن كل دولة تنضم للمعاهدة تتمتع بجميع سفنها فى وقت الحرب
كما فى وقت السلم بحق المرور عبر القناة وبمزايا المياه المحايدة عند طرفيها . ورفضت
حكومة نيكارجوا أن توافق للولايات المتحدة على الامتيازات التى رأتها هذه
لازمة لإنشاء القناة ، وقطعت المفاوضات دون أن تؤدى لنتيجة نهائية (٢) .

ولم تترك المسألة برمتها بين يدي الولايات المتحدة ، بل كانت المحاولات تجرى
من جهة أخرى لوضع التدابير اللازمة لتنفيذ المشروع . وقامت بهذه المحاولات هيئة
من رجال فرنسا برئاسة دلبس ، وقام عنها مندوبان فرنسيان بدراسة المشروع
على الطبيعة وأيدا فكرة حفر القناة عبر إقليم ' . وأصدرت كولمبيا فى ١٨ مايو
١٨٧٨ لذين المندوبين قانونا يعطيها امتياز حفر القناة على إقليمها . وقالت المادة
الخامسة من هذا القانون « تقرر حكومة جمهورية كولمبيا أن تكون موافقة على
القناة ومياهها من هذا البحر للآخر محايدة ، وكنتيجة لهذا لا ينقطع عبور القناة
فى حالة الحرب بين الدول الأخرى ، وللسفن التجارية والأشخاص التابعين لجميع
شعوب العالم حق دخول الموانى المذكورة دون مضايقة أو حجز . وبصفة عامة
يكون لكل سفينة حق المرور بحرية دون أى تفرقة أو حرمان أو تفضيل
لجنسيات أو أشخاص ، بشرط دفع الرسوم واحترام اللوائح التى تضعها الشركة
صاحبة الامتياز لاستخدام القناة المذكورة وملحقاتها . ويستثنى من هذا الحق

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٥٢ .

(٢) فوشى ، المرجع السابق ، ص ٣٥٣ .

القوات الأجنبية فهي لا تمر إلا بتصريح البرلمان (الكولمبي) ، وكذلك تستثنى سفن الأمم التي تكون في حالة حرب مع كولومبيا ولا تكون قد اكتسبت حق المرور الدائم بمعاهدات عامة ضمنت سيادة كولومبيا على برزخ بنما والاقليم الذي ستشق عليه القناة ، وحصانة وحياد نفس القناة وموانئها وخليجاتها وملحقاتها وكذلك ما يتعلق بالبحر المتاخم لها » . وقالت المادة السادسة « تحتفظ كولومبيا بحق مرور سفنها الحربية وقواتها وعتادها الحربي بالقناة في كل وقت ودون دفع أى شئ » . وتمنع من المرور بالقناة بتاتا السفن الحربية التابعة لدول في حالة حرب مع دولة أو دول أخرى ، ولا تكون قد اكتسبت بمعاهدة عامة سابقة مع حكومة كولومبيا الحق في عبور القناة في كل وقت (١) » .

وشرع دلبس فعلا في تنفيذ المشروع على أساس الامتياز الذي تضمنه هذا القانون . واعترضت الولايات المتحدة على هذا كله ، وأخطرت كولومبيا بأنه تطبيقا للمادة ٣٥ من معاهدة ١٢ ديسمبر ١٨٤٦ لا يجوز لكولومبيا أن تعطى أو تغير الامتيازات الخاصة بالقناة دون موافقة الولايات المتحدة (٢) .

وفي نفس الوقت حضرت حكومة الولايات المتحدة في ١٧ فبراير ١٨٨١ مع ممثل كولومبيا ، تطبيقا للمادة ٣٥ من معاهدة ١٨٤٦ ، وثيقة في شكل بروتوكول يعلن أن تكون القناة حرة ومفتوحة لحكومة ولرعايا الولايات المتحدة وكولومبيا ، عدا حالة الحرب بين الدولتين ، وأنه في وقت السلم ليس للسفن الحربية التابعة للدول الأخرى حق استخدام القناة ، ولكن للدولتين فقط أن تسمحوا باستخدام البرى بشرط مراعاة النظم والقيود التي يضعها ، وأن يكون للولايات المتحدة حق احتلال بعض نقط البرزخ بالتعاون مع قوات كولومبيا . ولم يدخل هذا

(١) فوشى ، المرجع السابق ، ص ٣٥٤ .

(٢) يلاحظ أن معاهدة ١٨٤٦ التي تحتج بها الولايات المتحدة سنة ١٨٧٨ مدتها

عشرون عاما فقط .

« البروتوكول » دور التنفيذ لأن حكومة كولومبيا لم تؤيده (١) .

ظلت المسألة بغير حل إلى أن تمكن هاى ، عن الولايات المتحدة ، وهيران Herran ، عن كولومبيا ، من وضع مشروع معاهدة بواشنطن في ٢٢ يناير ١٩٠٣ ، حصلت الولايات المتحدة فيها على حق إنشاء قناة في منطقة عرضها ستة أميال تبقى تحت سيادة كولومبيا ، وتضمن حيادها الولايات المتحدة التي يكون لها حق التدخل لضمان سلامتها إذا لم تتمكن كولومبيا من ذلك ، ويكون للولايات المتحدة أيضا امتياز استغلال هذه القناة لمدة مائة عام تتجدد برغبتها . وصدق على هذا المشروع بواشنطن في ١٧ مارس التالى ، ولكن البرلمان الكولمبى رفض تأييده في أغسطس من نفس العام بسبب ضالة التعويض المالى الذى ستحصل عليه كولومبيا (٢) .

حدث بعد هذا الرفض أن ثارت مقاطعة بنما في ٣ نوفمبر ١٩٠٣ ، وانفصلت عن كولومبيا وأعلنت نفسها جمهورية مستقلة ، فتلقت حكومة واشنطن هذه الفرصة وأمرعت بالاعتراف بهذه الجمهورية الجديدة ، ودخلت فورا في محادثات خاصة بمسألة القناة مع ممثلها بونو فاريللا Bunau-Varrilla ، الذى وقع في نهايتها مع هاى ، وزير خارجية الولايات المتحدة ، معاهدة في ١٨ نوفمبر ١٩٠٣ ، اعتمدتها الدولتان (٣) .

أحكام المعاهدة :

بعد أن أصبحت معاهدة هاى فاريللا سنة ١٩٠٣ نافذة المفعول يهمننا أن نبين بشيء من التفصيل الأحكام الأساسية التى تضمنتها هذه المعاهدة بما يمس

(١) فوشى ، المرجع السابق ، ص ٣٥٣ وما بعدها . ايريا ، مضيق ماجلان ، ص ٢٢٤ وما بعدها .

(٢) فوشى ، المرجع السابق ، ص ٣٦٠ . ملر International Law ، Moller ، ص ١٢٢ . ماثيوز American Foreign Relations ، Mathews ، ص ١٢٤ .

(٣) فوشى ، المرجع السابق ، ص ٢٦١ .

المركز الدولي لقناة بنما ، كما يلي :

يتضح من المواد الأولى والثانية والثالثة والخامسة من هذه المعاهدة أن جمهورية بنما أعطت الولايات المتحدة بصفة أبدية حق انشاء واستغلال قناة تربط المحيطين الأطلنطي والمحادي ، واستخدام واحتلال منطقة عرضها عشرة أميال في اليابسة بين المحيطين وتمتد في مياهها لمسافة ثلاثة أميال بحرية ، وكذلك على كل الجزر الواقعة في تخوم هذه المنطقة وأربع جزر صغيرة في خليج بنما ، واحتكار انشاء كل وسائل المواصلات في هذه المنطقة والاحتفاظ بها . (١)

ونصت المادة التاسعة على موافقة الولايات المتحدة وبنما على أن تكون موانئ ومياه مدخل القناة حرة دائماً بحيث لا يجوز أن يفرض على السفن التي تستخدم هذا الطريق من الرسوم إلا ما يتعلق منها بهذا الاستخدام أو ما يتعلق منها بغير منطقة القناة من باقي مناطق جمهورية بنما (٢) .

وقالت المادة ١٨ « تكون القناة ، عندما تنشأ ، ومداخلها ، محايدة للأبد ، وتكون مفتوحة وفق منطوق البند الأول من المادة الثالثة ، والنصوص الأخرى ، من المعاهدة المبرمة بين حكومتى الولايات المتحدة وبريطانيا العظمى في ١٨ نوفمبر ١٩٠١ » (٣) .

هذه هي المادة الأساسية لتنظيم المركز الدولي وحق المرور في معاهدة ١٩٠٣ ، والتي تقرر صراحة أن تكون القناة محايدة على الدوام ، وأحالت ما يتعلق بتنظيم المرور بها على معاهدة ١٩٠١ . وأهم هذه القواعد المحال عليها ما نصت عليه المادة الثالثة في هذه المعاهدة من تطبيق القواعد الأساسية الخاصة بقناة السويس والواردة في معاهدة ١٨٨٨ على قناة بنما .

وقررت المادة ١٩ ميزة خاصة لدولة بنما بالقول « يكون لحكومة جمهورية

(١) فوشي ، المرجع السابق ، ص ٣٦١ .

(٢) مجموعة معاهدات قناة بنما ، ص ٢٠ .

(٣) مجموعة معاهدات قناة بنما ، ص ٢٢ - فوشي ، المرجع السابق ، ص ٣٦٢ .

بما الحق في أن تنقل على القناة سفنها وقواتها وعتادها الحربي في هذه السفن (١) في كل الأوقات دون دفع رسوم من أى نوع كان ..» (٢).

وعالجت المادة ٢٣ مسألة الدفاع عن القناة وتحقيق سلامتها وأمنها فقالت « إذا تبين في أى وقت ضرورة استخدام قوات مسلحة لسلامة وحماية القناة أو السفن التي تستخدمها أو السكك الحديدية والأعمال المساعدة ، يكون للولايات المتحدة الحق ، في كل وقت وحسب مآثره ، في استخدام بوليسها وأرضها وقواتها البحرية أو إقامة تحصينات لهذه الأغراض » (٣).

وأباحت المادة ٢٥ للولايات المتحدة أن تشتري أو تستأجر من أراضيها ما يلزم لإنشاء محطات بحرية للتمكن من « تنفيذ التزامات هذا الاتفاق على أحسن وجه وحماية القناة بشكل فعال وتأمين حيادها » (٤).

والتزمت الولايات المتحدة في مقابل هذا كله أن تضمن استقلال جمهورية بنما مع دفع تعويض مالي وجعل سنوي .

تعديلات واتفاقات ملحقه :

تعد نصوص معاهدة ١٩٠٣ من الأسس الهامة التي ينهض عليها مركز قناة بنما . وقد ألحقت هذه المعاهدة فيما بعد بعدة قوانين ومواثيق تعدل أحكامها أو تتممها أو تسوى مآثرها عليها وعلى موقف موقعها .

وأول ما يواجهنا من هذه الناحية موقف كولومبيا التي احتجت على انفصال بنما عنها ومسارة الولايات المتحدة للاعتراف بهذا الانفصال وعقد معاهدة مع الحكومة الجديدة . وكان يهم الولايات المتحدة ألا يستمر هذا الموقف فاقترحت في سنة ١٩٠٩

(١) قيد عبارة « في هذه السفن » أن ما يعنى من الرسوم من قوات وعتاد بنما هو ما ينقل على سفنها .

(٢) مجموعة معاهدات قناة بنما ، ص ٢٢ .

(٣) مجموعة معاهدات قناة بنما ، ص ٢٤ . ارياس The Panama Canal ص ١٤٠ .

(٤) فوشى، المرجع السابق، ص ٢٦١ . ارياس ، قناة بنما ، ص ١١٦ .

اتفاقا تحصل بمقتضاه كوليبيا على تعويض نظير قبولها الوضع الجديد ، ولكن هذه الأخيرة لم تقبل ذلك . وأعيدت الكرة بوضع اتفاق في ٦ ابريل ١٩١٤ مرة بأدوار عديدة حتى تم التصديق عليه في أول مارس ١٩٢٢ ، وحصلت كوليبيا بمقتضاه على تعويض مالي سخى مع منحها حق المرور بالقناة على وجه المساواة مع الولايات المتحدة ، وبهذا الاتفاق اعترفت بمركز بنما الجديد وبما عقدته من معاهدات خاصة بالقناة ، وترتب على هذا القبول تقوية أثر معاهدة ١٩٠٣ (١).

وفي ٢ سبتمبر ١٩١٤ وقعت الولايات المتحدة مع بنما اتفاقية تحدد منطقة القناة وبيان الأراضي التي تدخل ضمن هذه المنطقة والتي يكون للولايات المتحدة حق الاشراف عليها وإدارتها واحتلالها ، وأن تنشئ بموانئها مائتا من مراسي وأرصعة . (٢)

وفي ٢٨ يولية ١٩٢٦ تم اتفاق بين الولايات المتحدة وبنما في شكل تحالف تشارك بمقتضاه في الدفاع عن القناة (٣) .

وبعد هذه السنين بدأت الولايات المتحدة في تعديل سياستها تعديلا جوهريا خصوصا بعد تولي فرانكلن روزفلت رياستها . ورأت حكومة واشنطن أن تبنى سياستها على أساس حسن الجوار وان تزيد من تضامن الدول الأمريكية كلها . وشملت هذه السياسة العامة علاقات الولايات المتحدة مع جمهورية بنما ، خصوصا ما تعلق منها بمنطقة القناة ، فوضعت الدولتان في سنة ١٩٣٦ معاهدة جديدة جاءت ببعض التعديلات على أحكام معاهدة ١٩٠٣ وما تبعها إذ قررت قيام محالفة عامة بين الدولتين بدل الضمان السابق للاستقلال ، وقيدت حق

(١) سيجريد Suez and Panama من ٣٢٩ وما بعدها . ملر International Law من ٢٢٣ .

(٢) محمود غنام ، المعاهد المصرية الانجليزية ، من ٢٥٤ . قوشى ، المرجع السابق ، من ٣٦٣ .

(٣) جيلال ؟ Peut on fermer le Canal de Suez من ١٠٦ . ملر ، القانون الدولي ، من ٢٢٣ .

الولايات المتحدة بخصوص الحصول على أراضي تابعة لجمهورية بنما إذ حتمت ضرورة موافقة هذه الأخيرة مقدما بعد أن كان للأولى أن تحصل على ما تريد وتخطر بنما مجرد اخطار . ولما كانت هذه المعاهدة قد حدثت من ميزات الولايات المتحدة التي سبق أن حصلت عليها في معاهدة ١٩٠٢ وغيرها من الاتفاقات اللاحقة ، فقد تردد مجلس الشيوخ الأمريكي في الموافقة عليها ولم يقرها إلا في ٢٧ يولية ١٩٣٩ . (١) وللآن لا يوجد ميثاق آخر يعدل أسس المركز الدولي لقناة بنما الذي تضمنته المعاهدات والاتفاقات السابقة .

المطلب الثاني — سير الأمور بالقناة بعد افتتاحها

علمنا أن قناة بنما فتحت في ١٥ أغسطس ١٩١٤ ، ويهمننا أن نلقى نظرة على سير الأمور وحركة المرور بها من الناحية الفعلية ، وما طرأ على هذه الناحية من أحداث ، خصوصاً إبان الحربين الكبرى والعالية :

سار العمل بالقناة بمجرد فتحها وفق القانون الذي أصدرته الولايات المتحدة في ١٢ أغسطس ١٩١٢ لتنظيم إدارتها . (٢) واستهلت عهدها والحرب الكبرى ناشبة في بدايتها بأوربا . وكان من الطبيعي أن تؤثر هذه الحرب في حركة المرور بها . ولم تكن الولايات المتحدة قد اشتركت في الصراع في سنيه الأولى ، ولكنها رأت أن تحتاط للأمر بمناسبة الظروف الحربية فوقعت مع جمهورية بنما «بروتوكولا» في ١٩ أكتوبر ١٩١٤ ينظم مسألة إيواء سفن المحاربين داخل القناة . وبمقتضى اعلان صدر في ١٣ نوفمبر ١٩١٤ سمح بالمرور صراحة للسفن الحربية للمحاربين وألا يعترض أى قيد مرور السفن التجارية التي تحمل مهربات حربية

(١) سيجفريد ، Suez and Panama ، ص ٣٢٩ و ٣٧٧ . مقال رايغوند عن الدردنيل وبنما (نقلته جريدة المصرى عن صحيفة انجليزية في ١٢ أكتوبر ١٩٤٦) .

(٢) سيجفريد ، Suez and Panama ، ص ٣١٩ .

في ٢٤ يونية ١٩٠٤ أعلن رئيس الولايات المتحدة أن قناة بنما تكون مفتوحة لتجارة جميع الأمم الصديقة . وفي ٩ يولية ١٩١٤ أصدرت هذه الدولة لأئحة العمل والملاحة بالقناة وتنحومها .

مهما كانت جنسيتها ، وغير هذا من القواعد الخاصة باستخدام المحاربين للقناة .
حدث بعد هذا أن اشتركت الولايات المتحدة سنة ١٩١٧ في الحرب الكبرى
إلى جانب بريطانيا وحلفائها . واقتضى هذا الموقف الجديد اتخاذ ما يناسبه بالقناة
فصدر من جانب الولايات المتحدة اعلان ٢٣ مايو ١٩١٧ الذى وضع التدابير
اللازمة لضمان سلامتها والاحتفاظ بها مفتوحة . ومن هذه التدابير تحريم المرور على
السفن العامة والخاصة المملوكة للعدو أو حلفائه . وفى ١٥ يونية ١٩١٧ أصدرت
الولايات المتحدة قانوناً يعطى حاكم القناة سلطة تنظيم حركة السفن فى مياهها . (١)
هذا هو مجمل الحال أثناء الحرب الكبرى . (٢) وبعدها عادت الأمور إلى
سيرها الطبيعى بالقناة إلى أن جاءت الحرب العالمية التى شبت سنة ١٩٣٩ ودخلتها
الولايات المتحدة فى أواخر سنة ١٩٤١ ، وبدخولها الحرب اتخذت فى منطقة القناة
سائر التدابير التى تكفل الدفاع عن هذا الشريان الحيوى وصيانة مصالحها
ومساعدتها على بلوغ النصر وقهر العدو . وكان من هذه التدابير انشاء واحتلال
قواعد حربية عديدة بمناطق جمهورية بنما بموافقة هذه الأخيرة . (٣)
ومن هذا العرض نتبين بوضوح أن حركة المرور بقناة بنما تسير من الناحية
العملية فى الاتجاه الذى تمليه مصالح الولايات المتحدة وأهدافها حتى يمكن القول
إن سلطان هذه الدولة على هذا الطريق لا يفتقر كثيراً عن سلطانها على أى جزء
من أراضيها ، وكانت الصفة الدولية لهذه القناة تنقلص لحد كبير إبان الحروب
التي تشترك فيها الولايات المتحدة .

المبحث الثانى

مقارنة مع مركز قناة السويس

استعرضنا فى المبحث السابق سائر العناصر التى تحكم المركز الدولى لقناة

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٦٥ .

(٢) فى سنة ١٩١٥ تعطلت الملاحة بالقناة اسبوعاً أشهر بسبب تصدع حصل بها (سيجفريد ،
المرجع السابق ، ص ٣٤٠) .

(٣) مقال رايغوند عن البردنيل وبنما (جريدة المصرى فى ٢٦ أكتوبر ١٩٤٦) .

بما من موثيق وغيرها . وإلى جانب ما درسناه تفصيلا عن قناة السويس نود في هذا المبحث أن نعقد مقارنة قريبة تشمل سائر النقاط الرئيسية التي تحيط بالقناتين وتكيف مركزهما ووضعهما في القانون الدولي ، فنوضح أوجه الشبه والخلاف بين الحالتين في كل من هذه النقاط كما يلي :

(١) ناحية تنفيذ المشروع :

قامت بحفر قناة السويس شركة خاصة حصلت على امتياز الحفر من حكومة الإقليم ، وتكونت برؤوس أموال ساهمت فيها حكومة مصر وهيئات وأفراد من دول عديدة أهمها فرنسا . ولتغطية هذه الأموال وضمان أرباح معقولة لها فرضت رسوم خاصة على مرور السفن والبضائع والمسافرين بهذه القناة ، وفرض لمصر نصيب من أرباح الشركة .

أما قناة بنما فقد قامت بتنفيذ مشروعها دولة معينة هي الولايات المتحدة ، التي صرحت لها بهذا حكومة بنما ، ودون أن تشرك معها رؤوس أموال خاصة لامن جانب رعاياها ولا من الغير ، وفرضت على حركة الملاحة بالقناة رسوم مرور تحصلها وتعطي جمهورية بنما جملا سنوياً معيناً .

(٢) الملكية والسيادة :

الملكية والسيادة على كل من القناتين ترجعان أساساً للدولة صاحبة الإقليم . ولكن هناك خلافا جوهريا في الحالتين ، ففي حالة قناة السويس لا تشوب ملكية الدولة صاحبة الإقليم وسيادتها عليها شائبة وتملكهما اسماً وفعلاً ولا تشاركها فيهما أى دولة ، ولكن في حالة قناة بنما تملك جمهورية بنما عليها الملكية والسيادة اسماً بل قد تصل الحالة إلى أقل من ملكية وسيادة اسمية إذ أن سلطة الولايات المتحدة على هذه القناة تطغى على ملكية وسيادة الدولة صاحبة الإقليم لأن بنما أعطتها لمدة غير محدودة حق الاستيلاء على منطقة القناة واحتلالها وإدارتها بالشكل الذي تراه بل إن الولايات المتحدة تباشر فعلاً على هذه المنطقة كل ما تتمتع به الدول

على صميم أقاليمها ، وقد تجردت بنا من كل سلطة على هذه المنطقة ولم يعد لها غير مبلغ تقاضاه ، وهذه سلطة قانونية واسعة تملكها الولايات المتحدة تطبيقاً للمواثيق التي بينها وبين جمهورية بنا .

(٣) إدارة منطقتي القناتين :

تقسم هذه الادارة بمنطقة قناة السويس شركة القناة ومصر ، فالشركة تتولى تنظيم حركة المرور وجباية الرسوم والصيانة المادية للقناة وإقامة المنشآت الخاصة بها ، وتتولى مصر ماعدا هذا من الاختصاصات كتنظيم أمور السكان جميعهم بهذه المنطقة بصفة عامة من تعليم وقضاء وأمن ومواصلات وغير هذا مما تباشره على أى جزء آخر من أقاليمها . وبعد انتهاء مدة امتياز الشركة سنة ١٩٦٨ ستؤول اختصاصاتها جميعها للحكومة المصرية التي تتولاها حينذاك إلى جانب سلطاتها الحالية .

ولكن فى منطقة قناة بنا تتولى هذه الأمور كلها إدارة تابعة لحكومة واشنطن رأساً ، فهى التي تشرف على حركة الملاحة وتنظيم مرور السفن بالقناة وتجيى الرسوم وتقوم بأعمال الصيانة وتقيم المنشآت اللازمة وتدير أمور السكان من جميع النواحي . وتعتبر إدارة قناة بنا فى الحقيقة حكومة مصغرة داخل نطاق حكومة الولايات المتحدة .

(٤) دولية القناتين :

فتحت قناة السويس سنة ١٨٦٩ ولم ينظم مركزها الدولى إلا عام ١٨٨٨ . وقبل هذا لم تكن هناك مواثيق يستند إليها مركز هذه القناة غير عقود الامتياز التي أصدرها والى مصر وفرمان السلطان العثمانى الذى أيد به هذه العقود . ولما ظهر مدى أهمية هذه القناة للتجارة العالمية تدخلت الدول لتنظيم مركزها ووضعت معاهدة ١٨٨٨ التي وقعتها تسع دول ، منها كل الدول الأوربية الكبرى والدولة صاحبة السيادة على القناة ، وقبلتها الدول الأخرى ضمناً ، وأصبحت الأساس الذى

يستند اليه مركز قناة السويس . وبهذا التنظيم الذي اشتركت فيه وأقرته جمهرة الدول اكتسبت هذه القناة صفة دولية حقيقية إلى جانب كونها جزءاً من أراضي مصر .

وإذا التفتنا إلى قناة بنما ماذا نجد عن دوليتها ؟ لا نجد غير معاهدين ثنائيتين أساسيتين ، واحدة بين الولايات المتحدة وبريطانيا سنة ١٩٠١ ، والثانية بين الولايات المتحدة وجمهورية بنما سنة ١٩٠٣ . هذه الدول الثلاث هي وحدها التي اشتركت في تنظيم مركز قناة بنما تنظيمًا تعاهديًا نافذاً . ولا يمكن القول إن ثلاث دول مهمما كان مركزها في العائلة الدولية يمكنها وضع نظام يكتسب صفة دولية تامة لمجرد اشتراكها في وضع هذا النظام . ولكن الحقيقة أن المعاهدين الثنائيين اللتين وضعتهما هذه الدول قررت بعض القواعد التي استهدفت تمكين سائر الدول من الانتفاع بقناة بنما وتنظيم مركزها الدولي ، ومن كر السنين واستفادة الدول من هذه القواعد فعلاً ، حتى وإن كانت لم تشترك في معاهدتي ١٩٠١ و ١٩٠٣ ، يمكن القول إن قناة بنما قد اكتسبت صفة دولية ، وإن كان بدرجة أقل وضوحاً من الصفة الدولية لقناة السويس .

(٥) مبدأ الحياد :

فكرة الحياد بالمعنى المفهوم في القانون الدولي غير مطبقة على قناة السويس ، ولم تذكرها نصوص معاهدة ١٨٨٨ التي نظمت المركز الدولي لهذه القناة . وقد أغنانا اغفال ذكر مبدأ الحياد في هذه المعاهدة عن بحث التفريعات المترتبة عليه ، واستغنت المعاهدة عن هذا بتقرير نظام خاص مباشر يقوم على أساس حرية المرور الدائمة للجميع .

ولكن إذا انتقلنا لقناة بنما نجد أن مبدأ الحياد ، الذي تمحاشى ذكره واضعو معاهدة قناة السويس ، قد ذكر مراراً في المعاهدات الخاصة بها ، واعتبره واضعو هذه المعاهدات أساساً من الأسس الهامة لتنظيم مركز هذه القناة ، فقد

قررت معاهدة ١٨٥٠ والمعاهدات التي جاءت على نمتها ومؤيدة لها ، وجاءت معاهدة ١٩٠١ التي حلت محلها وحرصت مقدمتها على أن تقرر عدم المساس بمبدأ الحياد الذي قررت معاهدة ١٨٥٠ ، وقررت مادتها الثالثة بعض القواعد الخاصة المستمدة من قناة السويس ، وذكرت صراحة أن هذه القواعد الغرض منها المحافظة على حياد القناة ، وقررت المادة الرابعة أن أى تغيير فى السيادة على الإقليم أو الأقاليم التي تمر بها القناة يجب ألا يؤثر على مبدأ حياد هذا الطريق . وقررت معاهدة ١٩٠٣ فى المادة ١٨ منها أن تكون القناة ومداخلها « محايدة للأبد » . من هذا كله يتضح أن الولايات المتحدة وبريطانيا وبنما ، وهى الدول التي تولت وضع المعاهدات الخاصة بقناة بنما ، حرصت جميعها على إبراز فكرة الحياد واسباغها على هذه القناة . وقالت هذه المعاهدات إن القناة تكون محايدة ولكنها سكنت عن بيان نوع هذا الحياد وكيفية تطبيقه ، وما إذا كانت القناة تقفل فى وجه الدول المحاربة عموماً باعتبارها ملحقة بالإقليم البرى للدولة التي تتبعها ، أو تصرح للمحاربين بالمرور الهادى دون ارتكاب أعمال العدوان وأن تقفل فى وجه الدول التي تكون فى حالة حرب مع الدولة صاحبة القناة باعتبارها ملحقة بالإقليم البحرى لهذه الدولة ، وغير هذا مما تشعب أمره فى القانون الدولى . ولكن من مجموع النصوص والظروف التي أحاطت عقد هذه المعاهدات نستشف المقصود من هذا الحياد وهو ألا تكون القناة حكراً لدولة بمفردها بل تكون مفتوحة للجميع على أساس القواعد الجوهرية الواردة فى معاهدة قناة السويس .

(٦) حرية المرور :

تقرر المادة الأولى من معاهدة ١٨٨٨ بأوسع عبارة أن تكون قناة السويس حرة ومفتوحة دائماً ، سواء فى وقت الحرب أو فى وقت السلم ، لجميع السفن التجارية والحرية التابعة لجميع الدول دون أى تمييز .

وكانت هذه الفكرة ضمن ما استعارته معاهدة ١٩٠١ من معاهدة ١٨٨٨ لتطبيقه على قناة بنما فقرر البند الأول من المادة الثالثة منها أن تكون هذه القناة حرة ومفتوحة للسفن التجارية والبحرية التابعة لجميع الشعوب التي تحترم القواعد التي قررتها المعاهدة . وأيدت معاهدة ١٩٠٣ هذا النص إذ قررت المادة ١٨ منها أن تكون القناة مفتوحة تطبيقاً للبند المنصوص عليها في المادة الثالثة وغيرها من نصوص معاهدة ١٩٠١ .

ومن هذا يتضح أن قناتي السويس وبنما مفتوحتان قانوناً لمرور سفن جميع الدول ، ولا يوجد من القواعد الموضوعة لهما ما يفيد حرمان بعض الدول من هذا المرور سواء في وقت الحرب أو في وقت السلم ، مادامت تحترم هذه القواعد .

(٧) مبدأ المساواة :

كان مبدأ المساواة من الأسس الجوهرية لمعاهدة ١٨٨٨ ، إذ قررت نصوصها ، خصوصاً المادة الأولى منها ، أن تكون قناة السويس مفتوحة لاستخدام جميع الشعوب على وجه المساواة التامة . وحرصت هذه المعاهدة على أن تقرر في مادتها الثانية عشرة التزام الدول المتعاقدة ، تطبيقاً لمبدأ المساواة ، ألا تحصل واحدة منها أو تسعى للحصول على ميزة خاصة في أى اتفاق يتصل بالقناة ، أو بمعنى آخر لا يجوز لدولة من هذه الدول أن تحصل مستقبلاً في أى اتفاق على وضع يجعلها في موقف تفضل به غيرها من الدول بحيث يخل بموقفها الجديد بمبدأ المساواة . وإذا كان قد تقرر للدولة صاحبة الإقليم والحكومة المحلية ميزات خاصة فإن هذه الميزات ليست من النوع الذي يهدم مبدأ المساواة بالمعنى الذي تقصده معاهدة ١٨٨٨ لأنها لا تعطى هذه الجهات أفضلية على غيرها فيما يتعلق باستخدام القناة وحق المرور بها ، إذ هي لا تخرج عن كونها إعفاءات استثنائية تبيح لهذه الجهات تحظى بعض أحكام المعاهدة حتى تتمكن من تنفيذ هذه المعاهدة نفسها أو الدفاع عن مصر

وأمالك تركيا شرق البحر الأحمر . وأكدت المعاهدة هذا المعنى بأن قالت في المادة ١١ إن تخلى هذه الأحكام لا يمتد لدرجة تعطيل حرية المرور التي يجب أن تظل مصونة حتى في هذه الحالات الاستثنائية .

وبالمثل قررت معاهدة ١٩٠١ في البند الأول من المادة الثالثة أن تكون قناة بنما مفتوحة للجميع « على وجه المساواة التامة حتى لا يكون هناك تمييز ضد أى دولة أو مواطنيها أو رعاياها فيما يتعلق بشروط ورسوم المرور أو غير ذلك ، وأن تكون شروط المرور ورسومه مشروعة وعادلة » . وقد أيدت هذا النص المادة ١٨ من معاهدة ١٩٠٣ . ولكن الحقيقة أن مبدأ المساواة كما ورد في المعاهدات الخاصة بقناة بنما ليس مرعياً بالدرجة التي ورد بها في نصوص معاهدة ١٨٨٨ ، إذ جاءت المادة ١٩ من معاهدة ١٩٠٣ وقررت لجمهورية بنما ميزة خاصة تتعلق برسوم المرور بحيث تعامل سفنها وتقلياتها معاملة خاصة تضعها في مركز أفضل من سفن وتقليات غيرها من الدول بأن أعطتها الحق في أن تنقل على القناة سفنها وما تحمله هذه السفن من قوات هذه الدولة وعتادها الحربي في كل الأوقات « دون دفع رسوم من أى نوع كان » . وهذه الميزة التي تتعلق برسوم المرور لا شك تمس مبدأ المساواة فيما يتعلق بحق المرور ، لأنه لكي يمكن القول بأن هذا المبدأ نافذ تماماً على المرور يجب أن يكون مطبقاً لاعلى حق المرور وحده بل أيضاً على كل التسهيلات والشروط الخاصة بهذا الحق . ولم يتقرر للدولة صاحبة قناة السويس مثل هذه الميزة التي منحت لجمهورية بنما .

(٨) القواعد الخاصة بسلامة مركز كل قناة :

وضعت معاهدة ١٨٨٨ عدة قواعد الغرض منها ضمان سلامة قناة السويس وصيانة مركزها خصوصاً في وقت الحرب ، حتى تبقى مفتوحة لمرور الجميع . وقد استعارت معاهدتا ١٩٠١ و ١٩٠٣ أغلب هذه القواعد لتطبيقها على قناة بنما ، وهي تتلخص في عدم جواز توقيع الحصر على القناة أو مباشرة أى حق حربي أو

ارتكاب أى عمل عدائى داخلها ، وألا تتمون السفن الحربية التابعة للمحاربين داخل القناة إلا للحد الضرورى جداً ، وأن يتم عبور هذه السفن للقناة فى أقصر مدة ممكنة طبقاً للوائح المعمول بها ، والا تتوقف إلا لضرورات الخدمة ، وأن تخضع الغنائم بمنطقها لنفس القواعد الخاصة بالسفن الحربية للمحاربين ، ولا يجوز للمحاربين شحن أو انزال قوات أو ذخائر أو مواد حربية داخل القناة، ولا يمكن للسفن الحربية التابعة للمحاربين داخل مياهها لمدة أطول من ٢٤ ساعة فى وقت واحد إلا فى حالة الطارىء ، وفى هذه الحالة يجب أن تبحر فى أقرب وقت ممكن ، ولا تسافر سفينة حربية تابعة لأحد الطرفين المتحاربين إلا بعد مرور ٢٤ ساعة من سفر سفينة حربية تابعة للطرف الآخر ، وأن تصان جميع ملحقات القناة من غراس ومنشآت ومبانى وغيرها فى وقت الحرب ووقت السلم وتتمتع بنفس الحصانة التى للقناة نفسها . ونص على أن تسرى هذه الحماية على القناة ذاتها وثلاثة أميال بحرية من طرفيها .

هذه هى القواعد المشتركة بين القناتين من هذه الناحية ، ولكن من مقابلة جملة ما أوردته المادة الثالثة من معاهدة ١٩٠١ مع نظائرها فى معاهدة ١٨٨٨ نقيين خلافاً بينهما يرجع فى بعض الحالات إلى اغفال واضع معاهدة ١٩٠١ بعض ما وضع لقناة السويس ، فمثلاً يفيد البند الخامس من مادتها الثالثة أن استلزام مرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين قاصر على السفن الحربية وحدها فى حين أن الفقرة المقابلة فى المادة الرابعة من معاهدة ١٨٨٨ أوسع من هذا إذ تشمل جميع أنواع السفن من حربية وتجارية وتستلزم مرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين دون تحديد نوع هذه السفن ، وكذلك لم تنظم معاهدة ١٩٠١ فى بنود مادتها الثالثة مسألة مرابطة السفن الحربية بصفة عامة داخل مياه قناة بنما ولم تهتم إلا بالسفن الحربية للمحاربين وحدهم ، ولكن معاهدة ١٨٨٨ حرمت هذه المرابطة فى مياه قناة السويس بالنسبة للجميع سواء فى الحرب أو السلم، مع استثناء

بسيط ينحول الدول غير المحاربة أن ترابط الواحدة منها بمركبين حربيين على الأكثر في موانئ مدخلى القناة .

وإلى جانب هذا نلحس أن الدقة قد أعوزت النقل من معاهدة ١٨٨٨ إلى المادة الثالثة من معاهدة ١٩٠١ فى بعض نقطها ، فمثلا نص البند الرابع من هذه المادة على أنه « لا يجوز للمحاربين شحن أو انزال قوات أو ذخائر حرب أو مواد حربية داخل القناة ، إلا فى حالة حدوث طارئ للبرور ، وفى مثل هذه الحالة يستأنف العبور فى أقرب مدة ممكنة » وهذا يفيد أنه فى حالة المانع العرضى كانسداد القناة لسبب ما يجوز للمحاربين أن ينزلوا أو يشحنوا داخلها قوات أو ذخائر أو مواد حربية ، هكذا بصفة عامة دون التقيد بمحدود الضرورة التى استلزمت هذا الاستثناء ، مع أن المادة الخامسة من معاهدة ١٨٨٨ أجازت هذا الاستثناء فى حالة المانع العرضى فى أضيق نطاق فخرته بتاتا داخل القناة وأجازته فى موانئ مدخليها وبالنسبة للقوات وحدها أساسا ، على أن تكون مقسمة إلى وحدات لا تتجاوز ألف جندي مع ما يناسب عددهم من المهمات الحربية ، وبهذا تكون معاهدة قناة السويس قد راعت أن هذا الاستثناء تقتضيه الضرورة ويجب أن يكون محدودا بها ، فقصرته على الجنود أساسا دون مدته بصفة مستقلة للذخائر والمواد الحربية التى لا داعى لتوسيع الاستثناء حتى يشملها بهذه الصفة كما فعلت معاهدة ١٩٠١ بخصوص قناة بنما .

وعلى أى حال فإن المفهوم أن واضع معاهدة ١٩٠١ قصدوا بخصوص المسائل التى أدرجوها فى المادة الثالثة منها أن ينقلوا نظائرها فى معاهدة ١٨٨٨ ، ولهذا يجب أن يراعى عند تطبيق هذه القواعد على قناة بنما الاهتداء بما قرره معاهدة قناة السويس بصرف النظر عما يكون قد شاب النقل من قصور أو أعوزه من دقة .

(٩) تنفيذ النظام الموضوع والرقابة عليه :

وكلت معاهدة ١٨٨٨ مهمة تنفيذها أساساً لمصر التي هي الآن صاحبة السيادة على قناة السويس . ونصت على إيجاد رقابة خاصة على هذا التنفيذ يتولاها ممثلو الدول الموقعة عليها المعتمدون بالقاهرة والذين يجتمعون كلما جد ما يهدد القناة لبحث الأمر والتقدم للحكومة المصرية بما يروونه ، ويجتمعون كذلك مرة في السنة لاستعراض كيفية تنفيذ المعاهدة . هذا ماقررت به النصوص ، ولكن هذه الاجتماعات لم تتم أبداً وتعطلت هذه الرقابة تماماً بسبب موقف بريطانيا كما رأينا ، وبقيت الحكومة المصرية تتولى تنفيذ النظام الموضوع للقناة والاشراف عليه في نفس الوقت .

وبمقتضى المعاهدات الخاصة بقناة بنما تتولى الولايات المتحدة تنفيذ القواعد التي قررتها هذه المعاهدات وتشرف عليها ، ولا توجد جهة أخرى تراقب هذا التنفيذ لا في النصوص ولا في الواقع .

(١٠) الدفاع عن القناتين :

نصت معاهدة ١٨٨٨ ، في مادتها التاسعة ، على أن تتخذ مصر التدابير اللازمة لتنفيذها ، ويتضمن هذا النص مهمة الدفاع عن القناة وسلامتها بإبعاد أعمال العدوان عنها ، وهي الأعمال التي حرمت هذه المعاهدة ارتكابها ضد القناة أو في منطقتها . ونص على أنه إذا أعوزت مصر وسائلها لجأت لتركيا التي تساعد وتتشاور في ذلك عند اللزوم مع الدول الموقعة على تصريح لندن سنة ١٨٨٥ . ولما زالت سيادة تركيا عن جميع الأراضي المصرية ومنها قناة السويس وخلفتها مصر في هذه السيادة تركزت في يد الحكومة المصرية إلى جانب حقوقها الحقوق التي كانت معطاة للدولة العثمانية ، وبهذا أصبحت مصر من الناحية القانونية تباشر وحدها مهمة الدفاع عن قناة السويس . وللدولة صاحبة الإقليم ، عند اللزوم وبصفة استثنائية ، أن تحشد بمنطقة القناة ما تراه من القوات اللازمة

للدفاع عنها وإقامة ما يلزم لهذا الغرض من تحصينات مؤقتة ، على ألا يمس هذا كله حرية المرور بالقناة .

وإذا انتقلنا لحالة قناة بنما رأينا الأمر على خلاف هذا إذ تركز حق الدفاع عن هذه القناة بين يدي الولايات المتحدة ، وتجردت منه تقريباً جمهورية بنما التي تملك السيادة القانونية على هذا الطريق . وتفصيل هذا الأمر أن معاهدة ١٩٠١ التي عقدها الولايات المتحدة مع بريطانيا قررت في البند الثاني من مادتها الثالثة أن يكون للولايات المتحدة حرية الاحتفاظ ببوليس حربي بطول القناة بمقدار ما تستدعيه ضرورة حمايتها ضد الاعتداء . أيدت معاهدة ١٩٠٣ ، بين الولايات المتحدة و بنما ، هذا النص في المادة ١٨ منها ، بل زاد هذا التأييد بأن عاجلت المادة ٢٣ منها مسألة الدفاع عن القناة بأن قررت أنه إذا تبين في أى وقت ضرورة استخدام قوات مسلحة لحماية القناة وصيانتها ، هي وملحقاتها والسفن المارة بها ، كان للولايات المتحدة الحق دائماً في استخدام بوليسها وقواتها ، وإقامة التحصينات اللازمة لتحقيق هذا الغرض . وبهذا أسندت للولايات المتحدة وحدها مهمة الدفاع عن هذه القناة ، وأصبح لها تبعاً لذلك ، وكما قررت النصوص ، أن تحشد بمنطقة القناة من القوات وإقامة ما تراه من التحصينات اللازمة لهذا الدفاع .

(١١) الأمر الواقع في القناتين :

بين القانون والواقع هنا بون شاسع . بهذا أنبأتنا الأحداث بصدد قناة السويس ، وبهذا تنبأنا أيضاً لحد ما بصدد قناة بنما . فبريطانيا التي لا تميزها نصوص معاهدة ١٨٨٨ بأى ميزة ، وتضعها في مركز مساوٍ تماماً لغيرها من الدول بالنسبة لقناة السويس تظهر على مسرح الواقع منفردة بنفوذ فاق ما لغيرها من الدول ، بل فاق ما للدولة صاحبة الاقليم ذاتها على قناتها . وساعدها على التمتع بهذا النفوذ قوتها التي تمثلت في احتلالها الذي فرضته على وادى النيل من سنة ١٨٨٢ . وقد زاوت هذا النفوذ الواقعي وظهر أثره واضحاً لصالحها وضد أعدائها

في الحريين الكبرى والعالية ، إذ حدث أن تعطل تمتع هؤلاء الأعداء بالمرور من قناة السويس بسبب تسلط بريطانيا وحلفائها بالقوة على هذا الطريق وقيام تهديد حقيقي للسفن المعادية وتعريضها للدمار إذا هي حاولت هذا المرور .

وزادت بريطانيا على هذا محاولتها الدخول مع الدولة صاحبة السيادة على القناة في اتفاقات تعطيها صفة خاصة عليها لا تتمتع بها دولة أخرى ، وحققت هذا الغرض في معاهدة ١٩٣٦ التي أعطتها حق الاشتراك مع مصر في الدفاع عن هذا الطريق . ولا زالت هذه الدولة تنشب بهذا المركز الانفرادي للآن .

وبمثل هذا المركز تمتعت الولايات المتحدة على قناة بنما ، إذ استأثرت بالنفوذ عليها ، وظهر هذا النفوذ ضد أعدائها وقت اشتراكها في الحريين الكبرى والعالية وتعطل مرور سفن هؤلاء الأعداء من هذه القناة بسبب ما تركز في منطقتها من قوات تابعة للولايات المتحدة واستعدادات حربية واسعة تجعل هذه السفن مهددة بمخطر حقيقي لا تأمن معه أن تتقدم للمرور من القناة دون أن يكون في هذا المرور ما يودي بها . وهذا التهديد العملي صاحبه وأيده ما أصدرته لولايات المتحدة علناً من أوامر تحرم مرور الأعداء كالأمر الذي أصدرته في ٢٣ مايو ١٩١٧ كما سبق بينا .

وبجانب هذا التشابه الكبير بين حالة القناتين من ناحية الأمر الواقع يجب التنبيه إلى أن هناك farkاً جوهرياً بين موقف بريطانيا من قناة السويس وموقف الولايات المتحدة من قناة بنما ، هو أن الأولى اكتسبت نفوذها استناداً للقوة والواقع دون أن يكون لها سند قانوني صحيح ، ومعاهدة ١٨٨٨ صريحة في تحريم مثل هذا النفوذ ، أما بالنسبة لقناة بنما فمن ناحية لم تكن الموائيق الخاصة بها حاسمة ضد التسلط الانفرادي بالشكل الذي نصت عليه معاهدة ١٨٨٨ بل ربما كان في نصوص هذه الموائيق ما يفتح للولايات المتحدة أبواباً تسمح لها بيسط إشرافها الكامل على مصائر القناة ، ومن ناحية أخرى سلمت لها الدولة صاحبة الإقليم ، وهي بنما ، بهذا

المركز ، إذ احتفظت بمجرد السيادة الإسمية وأعطت الولايات المتحدة حق التمتع بجميع المظاهر العملية لهذه السيادة ، ولا توجد نصوص أو التزامات دولية تحول دون قانونية هذا التنازل بعكس الحال بالنسبة لقناة السويس إذ لم يتم من جانب الدولة صاحبة الإقليم مثله لبريطانيا ، وحتى لو سلمت لها مصر بحق مشاركتها في الدفاع عن هذا الطريق ، كما حصل في معاهدة ١٩٣٦ ، فإن هناك معاهدة دولية نافذة في مواجهتهما ، هي معاهدة ١٨٨٨ ، تحول دون صحة هذا التسليم من الناحية القانونية .

الفصل الثاني

قناة كييل وقناة كورنث

بعد السويس وبنما لا يوجد من القنوات الدولية غير قناتي كييل Kiel وكورنث Corinthe (١) . ولما كانت هذه الصفة الدولية العامة تجمع هاتين القناتين بقناة السويس لهذا يقتضينا البحث أن نلم بمركزهما ، حتى وإن كانا أقل أهمية من قناتي السويس وبنما .

المبحث الأول

قناة كييل

في يونية سنة ١٨٩٦ فتحت قناة كييل (٢) التي توصل بحر الشمال ببحر البلطيق عبر الأراضي الألمانية . وقامت ألمانيا بحفر هذه القناة دون أى تدخل أجنبي . وكان الغرض من إنشائها حرياً أكثر منه تجارياً . ولم تكتسب صفة دولية ، لحد ما ، إلا بعد الحرب الكبرى ، ومن هنا جاءت أهميتها في بحثنا . ولمعرفة حقيقة مركزها الدولي ، بالشكل الذي تقتضيه هذه الدراسة المقارنة ،

(١) هناك قنوات خاصة داخلية لانهما هنا .

(٢) كانت تسمى أيضاً قناة غليوم نسبة لامبراطور ألمانيا السابق .

سنستعرض فيما يلي النصوص التي تنظم هذا المركز ، وماجد على هذه القناة من أحداث ذات أثر في كيانها ، ونبين أولاً بأول مآلئسه من أوجه الشبه والخلاف العامة بينها وبين قناة السويس .

المطلب الأول - النصوص الخاصة بمركز هذه القناة

فتحت قناة كييل باعتبارها طريقاً وطنياً بحثاً في صميم الأراضي الألمانية ، وكان لألمانيا عليها كل حقوق الملكية والسيادة والنفوذ والأدارة والاستغلال . ولم تكن هناك نصوص ، اشتركت فيها أى دولة ، تقيد سلطة ألمانيا التي كان لها مطلق الحرية في تكيف مركز هذه القناة وفي أن تمنع أى سفينة من المرور ، إلى أن وضعت الحرب الكبرى أوزارها وخرجت منها ألمانيا مهزومة فرأت الدول التي وضعت معاهدة فرساي للصلح معها أن تضع بهذه المعاهدة نصوصاً تنظم مركز قناة كييل وتضفي عليها صبغة دولية نسبية ، ولهذا الغرض أدرجت في المعاهدة المذكورة المواد من ٣٨٠ إلى ٣٨٦ (١) .

وقد فصلت المادة ٣٨٠ في مسألة حرية المرور فقالت « تكون قناة كييل ومداخلها حرة ومفتوحة دائماً على قدم المساواة التامة للسفن الحربية والتجارية لجميع الشعوب التي في حالة سلم مع ألمانيا » . ويتفق هذا النص مع ما تقرر بخصوص قناة السويس من تقرير حرية المرور لجميع أنواع السفن التابعة لجميع الشعوب في كل الأوقات ، ولكن مع فارق جوهري هو أن الدول التي تكون في حالة حرب مع ألمانيا لاحق لها في المرور بقناة كييل ، وهو قيد لم يرد في معاهدة ١٨٨٨ الخاصة بقناة السويس التي لم تشأ أن تحرم الدولة التي تكون في حالة

(٣) معاهدة السلام الموقعة مع ألمانيا فرساي في ٢٨ يونية ١٩١٩ (ص ٢٤٩ و ٢٥٠ من طبعة ١٩٢٠) . فوشى ، في القانون الدولي العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٦٩ .
ديفيشر de Visscher ، - Le Droit International des communica-
tiosu - ص ١٠٢ وما بعدها .

حرب مع الدولة صاحبة القناة من حق المرور بل على العكس راعت تأكيد هذا الحق لها كما غيرها .

وعالجت معاهدة فرساي مسألة تطبيق مبدأ المساواة على قناة كييل في المادة ٣٨١ التي تقول « أشخاص وأموال وسفن ومراكب جميع الدول تعامل في جميع الأحوال على قدم المساواة التامة فيما يتعلق باستخدام القناة ، ويجب ألا يحصل أى اجحاف برعايا وأموال وسفن ومراكب أى دولة بالتمييز بينها وبين رعايا وأموال وسفن ومراكب ألمانيا أو الدولة الأولى بالرعاية . وألا تعوق مرور الأشخاص والسفن والمراكب عوائق أخرى إلا ما كان نتيجة النصوص الخاصة بالبوليس أو الرسوم أو التدابير الصحية أو الهجرة أو المهاجرة ، وكذلك النصوص الخاصة باستيراد أو تصدير البضائع المنوعة . ويجب أن تكون هذه القيود مناسبة وتطبق على وجه التساوى وألا تعوق الحركة دون مبرر » .

طبقت هذه المادة مبدأ المساواة تطبيقاً دقيقاً بالنص على أن حق المرور بالشكل الذى تقرر لجميع الشعوب التى فى حالة سلم مع ألمانيا يجب أن تتمتع به هذه الشعوب وكل ما يتبعها من أشخاص وأموال وسفن على وجه التساوى التام دون أى تفضيل ، وروعى ألا تتقرر فى هذا الخصوص أية ميزة لألمانيا أو لأية دولة أخرى تكون قد اكتسبت فى مواجهة ألمانيا حق المعاملة على أساس مبدأ « الدولة الأولى بالرعاية » وهو المبدأ الذى يعطى هذه الدولة الأخرى أفضلية على غيرها فى بعض الحالات .

وأحسنّت هذه المادة بأن نصّت على القيود المعقولة التى تطبق على المرور ، حتى دون نص ، والتي سبق قررنا أنها تطبق على قناة السويس وقلنا إنها لا تنقص بأى شكل حرية المرور التامة ، لأنها قيود بديهية يقوئها النص عليها ولكن عدم وجود نص لا يمنع سريانها ، وأهمها هنا ما يخص بوليس الملاحة ورسوم المرور والإجراءات الصحية ومسائل الهجرة بنوعيتها ، من الدولة وإليها ، وما يتعلق

بتداول المنوعات . وروعى تأكيد ضرورة احترام مبدأ المساواة حتى عند تطبيق هذه القيود لكي تطبق على نمط واحد بالنسبة للجميع . ونص أيضاً على ألا تطبق هذه القيود إلا بشكل معقول ، أى دون تطرف ، حتى لا تعطل حرية المرور دون مبرر .

وجاءت المادة ٣٨٢ خاصة بتنظيم الرسوم وتحديد نوعها فقررت ألا يجبى على السفن غير الضرائب التى تقطى ، على وجه عادل ، مصاريف صيانة الملاحة وتنظيمها أو تحسين القناة أو مداخلها ، وأن يكون تقدير هذه الرسوم على وجه لا يحتم فحص الجمولة بالتفصيل حتى لا يعطل مرور السفن . وأكملت المادة ٣٨٤ مسألة الرسوم بالنص على عدم جواز جباية أى رسم فى القناة ومداخلها غير ماذكرته هذه النصوص .

ونظمت المادة ٣٨٣ مسألة البضائع المارة Transit وقصر إزال و شحن البضائع والمسافرين بالقناة على الموانى التى تحددها ألمانيا .

وقالت المادة ٣٨٥ « على ألمانيا أن تتخذ كل التدابير المناسبة لاستبعاد العوائق أو الأخطار التى تهدد الملاحة وأن تهىء حركة المرور ظروفًا طيبة . ولا يجوز لها إقامة أشغال من طبيعتها عرقلة الملاحة بالقناة أو مداخلها . وهذه المادة تعطى ألمانيا مهمة الدفاع عن القناة واتخاذ سائر التدابير اللازمة لسلامة الملاحة بها وطمانينتها على الدوام . ونقرر فقرتها الأخيرة بصفة عامة عدم جواز إقامة أى نوع من المنشآت التى تعرقل الملاحة بالقناة أو فى مداخلها .

وإلى جانب هذا النص العام نلفت النظر إلى المادة ١٩٥ ، من نفس معاهدة فرساي ، التى فرضت على ألمانيا تحطيم التحصينات الموجودة فى منطقة القناة وما جاورها وتحريم إقامة تحصينات جديدة بها . وهذا النص الذى جرد منطقة قناة كييل من التحصينات يشبه ماقررتة معاهدة ١٨٨٨ من تحريم إقامة تحصينات دائمة بمنطقة قناة السويس .

وجاءت المادة ٣٨٦ خاصة بالمنازعات التي تطرأ بخصوص مخالفة أحكام المواد التي قررتها معاهدة فرساي لتنظيم مركز قناة كييل ، فأعطت لكل الدول التي يعينها الأمر ، في حالة مخالفة أحكام المواد المذكورة أوفى حالة النزاع على تفسيرها ، حق الالتجاء إلى « جهة القضاء التي تقيمها لهذا الغرض عصبة الأمم » (١) .

وتنص نفس المادة ٣٨٦ على أنه « لتفادى عرض المسائل القليلة الأهمية على عصبة الأمم تقيم ألمانيا في كييل سلطة محلية تحاط بالمنازعات في مرحلتها الأولى ، ولها حق إعطاء الترضية الممكنة للشكاوى التي يقدمها المندوبون القنصليون للدول المختصة » ، أي ترتب ألمانيا بميناء كييل سلطة معينة ، كلجنة أو ماأشبه ، تنظر في المخالفات البسيطة وتقدم عنها الترضية الممكنة لقناصل الدول التي تقع المخالفات في مواجهة مايتبعها من سفن أورعايا أو ممتلكات .

من هذه النصوص جميعها ، التي نظمت مركز قناة كييل تنظيماً تعاهدياً دولياً اشتركت فيه ألمانيا التي كانت طرفاً في معاهدة فرساي ، نقيض أن هذه القناة خرجت من النطاق الوطني البحت ، التي كانت تعتبر في ظله قناة داخلية تحت السلطان الكامل لألمانيا ، واكتسبت صفة دولية تضمن لجميع الشعوب تقريباً حق المرور بها ، وقيدت حقوق ألمانيا عليها للحد الذي قرره النصوص المذكورة . ولكن دولية هذه القناة لازالت أضيق من دولية قناة السويس لعدة أسباب أهمها حرمان الدولة التي لا تكون في حالة سلم مع ألمانيا من حق المرور بقناة كييل ، والاختلاف في مدى اتساع الأحكام المقررة لكل من القناتين ، والتي هي بخصوص قناة السويس أوسع وأكثر منها بخصوص قناة كييل ، وكذلك التفاوت في الأهمية بالنسبة للنقل الدولي .

وإلى جانب هذا توجد مسائل كثيرة في التنظيم الذي قرره معاهدة ١٨٨٨ لقناة السويس لم ترد في التنظيم الذي قرره معاهدة فرساي لقناة كييل ، أهمها .

(١) جهة القضاء هذه ليست إلا محكمة العدل الدولية العامة .

ما يتعلق بتحریم توقيع حصر على القناة وارتكاب أعمال الحرب بداخلها ومنع إنزال وشحن القوات والعتاد الحربى بها ومرابطة السفن الحربية وتموينها بها وما يختص بمدة مرورها ومرور الغنائم وحماية ملحقات القناة ومسألة حشد القوات . وإغفال النص على هذه المسائل يعطى ألمانيا حق التصرف حيالها بما تراه على هدى القواعد العامة فى القانون الدولى وماتقرر للقنوات الدولية كقناة السويس .

وكانت طبيعة المركز الذى أسبغته معاهدة فرساي على قناة كييل محل بحث الشراح فأيد البعض أن هذه المعاهدة قد أخرجت هذه القناة من النطاق الوطنى وأكسبتها صفة دولية ، وقرر آخرون أن المعاهدة لم تفعل أكثر من أنها أخضعت القناة لقواعد مقيدة لحقوق السيادة التى تملكها ألمانيا عليها وأن حرية المرور التى أعلنتها المعاهدة المذكورة ليست إلا ارتفاعاً دولياً فرض على الأراضى الألمانية (١) .

وأخيراً نقول إن النصوص السابقة استمرت نافذة إلى أن أعلنت ألمانيا فى ١٤ نوفمبر سنة ١٩٣٦ إلغاء معاهدة فرساي وتحللها من أحكامها ، ومنها ما يتعلق بقناة كييل . ولم يحتج على هذا النقص من أطراف هذه المعاهدة غير فرنسا وتشيكوسلوفاكيا (٢) . وأتت الحرب العالمية التى قامت سنة ١٩٣٩ على كل أثر لهذه المعاهدة . وانتهت هذه الحرب سنة ١٩٤٥ بهزيمة ألمانيا ، ولم توضع لليوم معاهدة صلح أو ما أشبه تبين لنا حقيقة مركز قناة كييل الآن ، ولهذا يعد هذا المركز غير واضح من الناحية القانونية فى الوقت الحاضر .

المطلب الثانى - سير الأمور بالقناة

قلنا إن قناة كييل كانت قبل معاهدة فرساي تحت سلطان ألمانيا المطلق ،

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٧٠ .

(٢) جنينة بك ، محاضرات فى قانون الجياد ، ص ٧٦ . أوبنهايم ، International

Law ، جزء ١ ، ص ٣٧٩ .

ولهذا كانت الملاحة بها في هذه الفترة خاضعة لما تقررته هذه الدولة باختيارها، والتي كانت تتصرف بخصوصها كما تتصرف بشأن أى طريق داخلي يتبعها، وكانت تصرح بالمرور للسفن التجارية الأجنبية من باب التسامح . (١)

وبعد وضع ونفاذ معاهدة فرساي سارت الأمور بهذه القناة سيرها العادى وفق نصوص هذه المعاهدة إلى أن جاءت الحرب بين بولندا وروسيا سنة ١٩٢٠ ووقفت ألمانيا منها على الحياد وطبقت هذا الموقف على مرور السفن بقناة كييل وقررت في سبتمبر سنة ١٩٢٠ أن حيادها يفرض عليها قفل هذه القناة دون نقل العتاد الحربى للمتحاربين، وفعلًا حالت دون مرور السفينة التجارية الدنماركية دورت Dorrit المحملة بذخائر حربية وتموينات مرسلّة لبولندا . (٢)

قضية ومبلدن : وفي نفس الحرب الروسية البولونية أثبتت مسألة بارزة في تاريخ قناة كييل، وصلت إلى محكمة العدل الدولية واشتهرت باسم «قضية ومبلدن» نستعرضها فيما يلى : (٣)

في صباح ٢١ مارس ١٩٢١ وصلت لمدخل قناة كييل، في طريقها إلى دانتزج، السفينة « ومبلدن Wimbledon » وهي سفينة بريطانية مؤجرة لشركة فرنسية ومحملة بمواد حربية مرسلّة إلى السلطات العسكرية البولندية في دانتزج . وقد رفضت السلطات الألمانية أن تصرّح لها بالمرور من القناة . واحتج السفير الفرنسى بـيرلين على هذا المنع باعتباره يتعارض مع حكم المادة ٣٨٠ من معاهدة فرساي، فأجابت الحكومة الألمانية على هذا الاحتجاج بأن حمولة السفينة كانت مرسلّة إلى بولندا، التي قررت أنها في حالة حرب مع روسيا، وأن

(١) فوشى، قسم ٢ من جزء ٢، ص ٣٦٧ . جينينة بك، القانون الدولى العام، ص ٢٥٣ .

(٢) فوشى، قسم ٢ من جزء ١، ص ٣٧٠ .

(٣) أوبنهايم، القانون الدولى، جزء ١، ص ٣٧٨ . مور International, Moore Law and Some Current Illusions and other Essays، ص ١٢٧ وما بعدها . جيبال، Peut on fermer le Canal de Suez ?، ص ٨٥ .

التعليات الألمانية للحياد تحرم مرور المواد الحربية عبر الإقليم الألماني للطرفين . وانتظرت السفينة نتيجة الاحتجاج ، ولما لم تصرح لها الحكومة الألمانية بالمرور أكملت رحلتها عن طريق مضيق سكاغن Skagen حول الدنمارك ، وأضاعت عدة أيام بسبب رفض مرورها بالقناة .

وقد رفع امر هذه السفينة لمحكمة العدل الدولية الدائمة ، وطلبت حكومات إنجلترا وفرنسا وإيطاليا واليابان من المحكمة أن تحكم بأن عمل السلطات الألمانية كان خطأ وأن تحكم بالتعويض . ودخلت الحكومة البولندية خصماً في هذه القضية . واشترك أحد الفقهاء الألمان في هيئة المحكمة .

وكان دفاع ألمانيا أنها وجدت نفسها مضطرة للاختيار بين التزامين ، الالتزام الناتج عن حيادها والالتزام الناتج عن المادة ٣٨٠ من معاهدة فرساي ، فرأت العمل بالمبدأ الذي بدا لها أنه هو المتغلب وهو مبدأ الحياد .

وبحثت المحكمة جميع الحجج ، وفي ١٧ أغسطس ١٩٢٣ أصدرت حكماً بأغلبية الأعضاء ، (١) مقرر أن منع المرور بالقناة كان خطأ من جانب ألمانيا وحكمت عليها بالتعويض . وبينت المحكمة في حكمها أنه تطبيقاً للمادة ٣٨٠ من معاهدة فرساي لم تعد قناة كييل طريقاً مائياً داخلياً ووطنياً ، وقطع ترك الاشراف على استخدامها للدولة التي تجري بإقليمها ، فأصبحت طريقاً مائياً دولياً بشكل يعطى لجميع السفن التجارية والحربية التابعة لجميع الأمم حق المرور بها ، عدا سفن الدولة التي لا تكون في حالة سلم مع ألمانيا . وقالت المحكمة إن هذا الشرط الأخير لا يطبق إلا في حالة الحرب التي تكون ألمانيا طرفاً فيها ، ولكن مرور المهمات الحربية بالقناة في طريقها للدولة مشتبكة في حرب تقف منها ألمانيا على الحياد يعد مباحاً وفق نصوص معاهدة فرساي ، ومن ناحية أخرى فإن قواعد الحياد في القانون الدولي لا تلزم ألمانيا بمنع هذا المرور .

(١) تسعة قضاة ضد ثلاثة هم السويسري والایطالی والألمانی :

ومما هو جدير بالاشارة في هذا الصدد أن محكمة العدل ذكرت في حكمها حالة قناتي السويس وبنا ، وبعد أن بينت أن مرور السفن الحربية التابعة للمحاربين والسفن المحملة بالمهربات لا يعد مناقضاً لحياذ الدول التي تجرى هاتان القناتان في أقاليمها ، وقررت أن هذه السوابق تهدم الحجة التي تقول إن واجبات ألمانيا كدولة محايدة كان يحل بها مرور السفينة « ومبلدن » بقناة كييل وقالت المحكمة إن سوابق قناتي السويس وبنا هي تقريباً أمثلة ايضاحية للرأى السائد الذى يقضي بأنه عندما يكون هناك طريق مائى صناعى يربط بحرين حرين ، وخصص على الدوام لمنفعة العالم أجمع ، فإن مثل هذا الطريق يشبه بالبوغاز الطبيعى ، بمعنى أن مرور سفينة حربية تابعة لدولة محاربة لا يناقض حياذ الدولة صاحبة السيادة على الطريق المائى المذكور .

بعد حادث السفينة ومبلدن سارت الأمور سيرها الطبيعى بقناة كييل ، وكان إشراف ألمانيا ونفوذها عليها يزداد شيئاً فشيئاً إلى أن تحلت عام ١٩٣٦ من أحكام معاهدة فرساي وعادت الأمور سيرتها الأولى بالقناة التي خضعت خضوعاً تاماً لما تمليه السياسة الألمانية إلى أن نشبت الحرب العالمية سنة ١٩٣٩ ومنعت ألمانيا أعداءها من المرور بها ، وجعلت للأغراض الحربية الغلبة في منطقتها إلى أن خرجت من الحرب سنة ١٩٤٥ منهزمة واحتلت الدول المتحالفة الأربع الكبرى أراضيها ، وجاءت هذه المنطقة ضمن القطاع الذى تشرف عليه للآن بريطانيا ، وعادت الملاحة بالقناة حرة للجميع ، ولكن حرية المرور هذه تستند إلى الواقع فقط إذ لا يوجد الآن ميثاق يوضح مركز هذه القناة من الناحية القانونية بعد أن أتت الأحداث على معاهدة فرساي وأحكامها .

المبحث الثانى

قناة كورنث

فى ٢٤ أغسطس ١٨٩٣ فتحت قناة كورنث التي تقع رمتها فى أراضى

اليونان وتفضل شبه جزيرة المورة عن باقي أراضي البلقان . وهي ذات أهمية ثانوية بالقياس إلى غيرها من القنوات الدولية السابقة . وتقتصر فائدتها في أنها تقرب المسافات بين موانئ بحر الأدرياتيك وموانئ بحر إيجه والبحر الأسود وتوفر على السفن الدوران حول شبه جزيرة المورة . ولليونان على هذه القناة كل حقوق الملكية والسيادة ، وهي التي تشرف على الملاحة بها .

ولم يعقد أى اتفاق دولي بخصوص هذه القناة ، ومع هذا فقد جعلتها اليونان مفتوحة في الواقع لمرور جميع السفن التابعة لجميع الشعوب^(١) . ومن هنا اكتسبت هذه القناة صفة شبه دولية تضعها في عداد القنوات ذات الصبغة الدولية .

ولعدم وجود اتفاق ينظم مركز هذه القناة كان أمرها كله بين يدي اليونان التي لها عليها كامل الحقوق التي تنتج عن الملكية والسيادة ، ولها أن تغلقها في وجه أى دولة خصوصا إذا وقعت منها موقف العداء .

وبسبب عدم وجود اتفاق خاص ليس لدينا بخصوص قناة كورنث غير القواعد العامة في القانون الدولي التي يغلب فيها إلحاق القنوات الصناعية بالمياه الإقليمية وسريان حكم هذه المياه عليها . وأهم ما يفيد هذه الصفة أن مرور المحار بين بالقناة يعد مشروعا إذا وقعت الدولة صاحبة القناة على الحياد ، بشرط احترام مبدأ عدم التحيز ، وهو ما حصل فعلا في بعض الحالات بخصوص القناة المذكورة.^(٢)

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٦٧ . جنينة بك ، القانون الدولي العام ، ص ٢٥٣ . أوبنهايم ، القانون الدولي ، جزء ١ ، ص ٣٧٥ .

(٢) مرت بهذه القناة في سنة ١٩١٦ ، أثناء الحرب الكبرى ، سفينة فرنسية تحمل قوات حربية ، بينما كانت اليونان في ذلك الوقت على الحياد (أوبنهايم ، القانون الدولي ، جزء ١ ، ص ٥٦٢ .

الفصل الثالث

المضايق الطبيعية

القنوات ممرات صنعتها يد الانسان والمضايق مسالك رتبها الطبيعة ، ولكن مع هذا الاختلاف بينهما في المنشأ فإنها كلها تتفق في صفة جوهرية أساسية تلازمها دوماً هي أنها مسالك وممرات توصل بين البحار العامة ، وتيسر سبل النقل والتجارة الدولية ، وتمكن السفن من اختصار رحلاتها وتوفير الوقت ، أو تمكينها من دخول بحار كانت تبقى موصدة دونها لولا هذه الممرات . ولهذا الصفة الجوهرية المشتركة يتحتم على الباحث الذي يتصدى لدراسة مركز القنوات ، كلها أو بعضها ، بصفة عامة أو خاصة ، أن يلتقى نظرة على مركز المضايق الطبيعية حتى يكتسب البحث صفة الشمول وتم الفائدة منه في الناحيتين الخاصة والعامة .

وعلى هدى هذه الفكرة يجب علينا ، وقد بحثنا مركز قناة السويس تفصيلاً وألحقنا دراستنا ببحث مركز القنوات الشبيهة بها ، أن نكمل هذه الدراسة المقارنة ببحث مركز المضايق الطبيعية ولو بإيجاز ، فندرس في المبحثين الآتين القواعد العامة الأساسية في القانون الدولي التي تحكم مركز المضايق ، وكذلك نظام المضايق التي لا تستند حالتها للقواعد العامة وحدها بل نظمت بمواثيق خاصة بها ، مع بيان ما يكون هناك من أوجه المقارنة مع مركز قناة السويس .

المبحث الأول

القواعد العامة

اهتم فقهاء القانون الدولي بالمركز العام للمضايق الطبيعية ، بعكس الحال فيما يختص بالقنوات التي كانت أقل حظاً من هذا الاهتمام وتركزت تقريباً للمعاهدات والمواثيق التي وضعتها الدول المختصة لكل قناة على حدة . وبهمننا أن نلم بالقواعد القانونية التي تنظم مركز هذه المضايق بصفة عامة كما يلي :

عن السيادة على المضيق : إذا كان واقعاً في أرض دولة واحدة وكان اتساعه لا يزيد على ستة أميال فيأهه إقليمية ويتبع هذه الدولة ، وإذا زاد اتساعه على ستة أميال لا يدخل تحت سلطة الدولة منه أكثر من ثلاثة أميال من كل ناحية من ناحيتيه ، ويضيف البعض إلى هذا أنه يجوز اعتبار المضيق كله في هذه الحالة تابعاً للدولة صاحبة الشواطئ . إذا كان العرف قد جرى بذلك ، ومن القواعد الأساسية ليكون هذا العرف مقبولا ألا يزيد اتساع المضيق على مدى مرمى المدافع المقامة على شواطئه . وهذا هو أيضاً حكم المضيق الواقع بين دولتين ، على أن تكون السيادة على مياهه قسمة بينهما (١) .

وعن حق المرور العام : إذا كان المضيق لا يوصل بين بحرين حرين فللدولة صاحبه مطلق الحق في إباحة المرور فيه أو منعه بالمدى الذي يناسبها لأن المبدأ العام لحرية المواصلات لا يمتد لمثل هذا المضيق الذي يوصل لبحر يقع برمته تحت سلطان الدولة صاحبة المضيق ويعتبر مجرد بحيرة ، كبرت أو صغرت . أما إذا كان المضيق موصلاً بين بحرين حرين فصالح المجتمع الدولي يستدعى ، تسهيلات للمواصلات العالمية ، أن تتقرر فيه حرية الملاحة حتى وإن كان المضيق نفسه يقع كله تحت سيادة الدولة صاحبة شواطئه ، ولهذا أوجب القانون الدولي العام على الدولة أو الدول التي يقع مثل هذا المضيق ضمن إقليمها السماح لجميع السفن الأجنبية بحرية المرور فيه . ولكن للدولة أو الدول صاحبة المضيق أن تفرض من الإجراءات ما يحقق لها المحافظة على بقائها وسلامتها ، على ألا تصل إجراءاتها لحد عرقلة المواصلات الدولية دون داع ، فلها أن تنظم بوليس الملاحة به ، وتفرض الدلالة على السفن التي تريد عبوره ، خصوصاً إذا كان هذا المضيق من المضيق بحيث تكون الملاحة فيه خطرة دون تنظيم دقيق . ولها أيضاً أن تنظم مرور السفن الحربية به ،

(١) جينة بك ، القانون الدولي العام ، ص ٢٣٠ . أوبنهايم ، القانون الدولي ، جزء ١ ،

كتحديد عددها ومدة بقائها فيه ، ولكن ليس لها أن تمنع مرورها بتاتا ما دام هذا المرور بريئا .^(١)

هذا كله في وقت السلم . أما في وقت الحرب فتفيد آراء جبهة الفقهاء أن للدولة صاحبة المضيق إذا اشتبكت في حرب أن تقفله في وجه أعدائها حتى وإن كان يوصل بين بحرين حرين ، قياساً على حكم المياه الإقليمية . وإذا وقفت هذه الدولة على الحياد فالحل هنا غير محدد تماماً ، ولكن الاتجاه الغالب أن المرور في مثل هذا المضيق يكون مباحاً للمحاربين جميعهم ، على أن يحترموا القواعد التي تضعها الدولة صاحبة المضيق لتنظيم الملاحة به وضمان مصالحها . وهناك من يقرر أن لهذه الدولة الحق في هذه الحالة في فتح المضيق لمرور السفن المحاربة أو قفله دونها على أن تسوى في المعاملة بين المحاربين جميعهم . ويسلم الجميع بأن مرور المحاربين بالمضيق لا يخل بحياد الدولة التي يتبعها إذا وقفت من الحرب هذا الموقف .^(٢)

وبهذه المناسبة نرى أن المضائق الطبيعية التي توصل بحرين حرين يجب أن تكون مفتوحة لمرور الجميع في الحرب والسلم ، وألا يرد على حرية المرور بها من القيود إلا ما تتطلبه بصفة ضرورية مصالح الدولة صاحبة المضيق والمحافظة على كيانها بوجه خاص . ولهذا لا نقر تطبيق القواعد الخاصة بالمياه الإقليمية على هذه المضائق إلا في حدود الضرورة ، فمثلاً يجب ألا يكون لهذه الدولة حق قفل المضيق في وجه المحاربين من الجانبين في حالة وقوفها من الحرب على الحياد قياساً على حقها في منعهم جميعاً دون تمييز من دخول مياهها الإقليمية ، ما دام هذا المرور لا يهدد مصالحها وكيانها .

(١) جنية بك ، القانون الدولي العام ، ص ١٤٧ .

(٢) جنية بك ، محاضرات في قانون الحياد ، ص ٧٧ و٧٨ . أوبنهايم ، القانون الدولي ،

جزء ١ ، ص ٥٦١ . دى فيشر ، Le Droit International des communications — ص ٩٨ .

ويعرنا بحث حق المرور بالمضايق الطبيعية إلى مسألة تتعلق بهذا المرور هي مسألة جواز أو عدم جواز حصر هذه المضايق . ولا خلاف في أن المضيق الإقليمي المملوك لدولة العدو ولا يوصل بين بحرين حرين يجوز حصره ، ولكن إذا كان المضيق موصلاً بين بحرين حرين فهنا يصعب قبول جواز حصره حتى لو كان إقليمياً تابعاً لدولة العدو وحدها لأن توقيع الحصر عليه يعطل الملاحة الدولية ولا يقتصر أثره على هذه الدولة بل يمتد للدول غير المشتركة في الحرب . (١)

المبحث الثاني

قواعد خاصة ببعض المضايق

لبعض المضايق ظروف خاصة جعلتها موضع اتفاقات ومواثيق لتنظيم مركزها وعدم الاقتصار في شأنها على ما تقرره القواعد العامة ، إما لقصور هذه القواعد أو عدم مناسبتها لظروف هذه المضايق .

وأهم مثال لها حالة الدردنيل والبسفور ، ولكن قبل دراسة هذه الحالة الهامة نشير على سبيل المثال أيضاً لحالتين خاصتين :
الحالة الأولى قديمة تتعلق بالمضايق المتجاورة المتاخمة للدنمارك (٢) والتي كانت هذه الدولة تعتبر نفسها صاحبة السيادة عليها وتفرض على المرور بها رسوماً خاصة إلى أن عقدت معها الدول معاهدة كوبنهاجن في ١٤ مارس ١٨٥٧ تنازلت الدنمارك بمقتضاها عن فرض الرسوم المذكورة ، وقبلت الدول أن تدفع لها تعويضاً متجمداً . (٣)

(١) جنينة بك ، محاضرات في قانون الجياد ، ص ١٩٠ . أوبنهايم ، القانون الدولي ، جز ١٠ ، ص ٦٣١ .

(٢) البلت Belts والسند Sund .

(٣) جنينة بك ، القانون الدولي العام ، ص ٢٤٧ . دي فليكس L'indépendance de L'Egypte et le Régime International du Canal de Suez ص ١٠٠ .

والحالة الثانية تتعلق بمضيق ماجلان Magellan الواقع جنوبي أمريكا الجنوبية . وكانت حالته محل بحث بين الأرجنتين وشيلي صاحبتى شواطئه ، وفي معاهدة تعيين الحدود بينهما فى ٢٣ يولية ١٨٨١ جاءت المادة الخامسة منها تقول « يظل مضيق ماجلان محايداً على الدوام وتكون حرية الملاحة به مكفولة لجميع الدول . ولضمان هذه الحرية وهذا الحياد يجب ألا تقام على شواطئه تحصينات أو منشآت للدفاع العسكرى يمكن أن تتعارض مع هذا الغرض » . وهذا النص ذو معنى مزدوج ، فهو أولاً يقرر أن هذا المضيق يكون فى حالة حياد دائم ، وتبعاً لهذا يكون مفتوحاً لمرور جميع الدول ، وثانياً يقرر عدم جواز إقامة تحصينات أو منشآت على شواطئه . وهذا النص يلزم الدولتين المتعاقبتين بأحكامه ، فلا يكون لهما تحصين شواطئه بشكل يعرقل الملاحة ، وعليهما ، وقد قرراه محايداً دائماً ، أن تحترما حرية المرور به للجميع على الدوام . ولكن هذا النص لا يلزم غير طرفيه ، وبالتالى يعد الحياد الدائم الذى أسبغه على المضيق غير نافذ المفعول نفاذاً عاماً فى مواجهة الجميع لعدم تكامل عناصره إذ أنه تقرر فى معاهدة خاصة بين دولتين ، وكان يمكن نفاذه لو أنه ورد فى معاهدة متعددة الأطراف ذات صفة دولية حقيقة كمعاهدة ١٨٨٨ الخاصة بقناة السويس . وكل ما لهذا الحياد الناقص من أثر أنه يلزم الأرجنتين وشيلي وحدهما باحترامه فلا يجوز لهما مثلاً ارتكاب أعمال الحرب داخل المضيق ، أو ما شاكل ذلك من تصرفات تتعارض مع هذا النوع من الحياد (١) .

الدردنيل والبسفور :

الدردنيل والبسفور ومعهما بحر صرمرة تكون كلها فى الواقع مضيقاً واحداً ممتداً يوصل بين البحر الأسود وبحر ايجة الذى هو جزء من البحر الأبيض المتوسط .

(١) ابريا ، مضيق ماجلان ، ص ٢٤٤ . أوبنهايم ، القانون الدولى ، جزء ١ ، ص ٢٠١ و ٧٢٨ .

ولهذا المضيق الكبير أو هذه المضائق مجتمعة تاريخ حافل طويل وظروف متشابكة ووضع سياسى خاص ، بشكل قل أن يوجد له نظير بين المضائق الطبيعية في العالم ، حتى تلك التى تفوقها أهمية للعلاقات والتجارة الدولية . وكثيراً ما كان الدردنيل والبسفور محل نزاع جعلهما في مقدمة المشاكل التى تهتم العالم أجمع . وفيما يلى نستعرض مركز هذين المضيقين ، قانونياً وواقعياً ، من بداية ظهور مشكلتهما لليوم :

يتصل البحر الأسود بالبحار العامة بواسطة البسفور والدردنيل فقط . ويوم كان هذا البحر واقعا برمته داخل إقليم تركيا كان يعتبر بلانزع جزءاً من هذا الإقليم ، وكان لهذه الدولة حرية التصرف كاملة بخصوص الملاحة به والمرور منه وإليه . وكانت تفتح لسفن بعض الدول باتفاقات خاصة استثنائية .

ولما ملكت روسيا بعض شواطئ هذا البحر بمقتضى معاهدة كوشوك كاينارجى سنة ١٧٧٤ اضطرت تركيا إلى أن تعترف لها بحق الملاحة فيه لمراكبها التجارية . ثم ملكت رومانيا وبلغاريا بعض أجزاء أخرى من هذه الشواطئ ، واعترفت تركيا لهما وللبعض الدول الأخرى بنفس الحق فى معاهدات مختلفة آخرها معاهدة ادرنة سنة ١٨٢٩ .

واستبقت تركيا لنفسها حق قفل الدردنيل والبسفور والبحر الأسود فى وجه المراكب الحربية ، وسلم لها بذلك فى المعاهدات التى أبرمتها مع الدول المختلفة فى أوائل القرن التاسع عشر ، كمعاهدة التحالف مع روسيا سنة ١٨٠٥ وأخرى مع إنجلترا سنة ١٨٠٩ . واستثنيت روسيا بعد ذلك من هذا القيد وسلمت لها تركيا بالحق فى إيجاد مراكب حربية فى البحر الأسود فى معاهدة انكيارسكيلسى سنة ١٨٣٣ .

بعد هذا جاءت معاهدة ١٣ يولية ١٨٤١ التى عقدها السلطان مع بريطانيا والنمسا وفرنسا وروسيا ، وعادت تقرر قفل المضيقين فى وجه المراكب الحربية

لجميع الدول الأجنبية ومنها روسيا ، واستبقى السلطان حقه الاستثنائي القديم في السماح بالمرور للمراكب الحربية الخفيفة الموضوعة في خدمة السفارات والقنصليات . وأيدت معاهدة باريس سنة ١٨٥٦ التي أعقبت حرب القرم هذا المنع مع الاستثناء الخاص بمراكب السفارات والقنصليات ، وزادت عليه استثناء خاصا بالمراكب الحربية الأجنبية اللازمة لحراسة المنشآت الدولية عند مصب نهر الدانوب (١) .

وأعادت معاهدة لندن في ١٣ مارس ١٨٧١ النص على حرية الملاحة الدولية التجارية في المضيقين وقفلهما في وجه المراكب الحربية الأجنبية مع الاستثنائين السابقين ، وزادت عليهما استثناء ثالثاً ينحول السلطان حق فتحهما للمراكب الحربية للدول الصديقة والحليفة إذا لزم ذلك لتنفيذ ما لم يبلغ من أحكام معاهدة صلح باريس سنة ١٨٥٦ . وأيد مؤتمر برلين سنة ١٨٧٨ ما لم يبلغ من معاهدتي ١٨٥٦ و ١٨٧١ . (٢)

وظلت الحال على هذا مدة طويلة سارت الأمور فيها سيرها العادي ، عدا مخالفات قليلة للنظم المقررة كمرور بعض السفن الروسية ، أثناء الحرب بين روسيا واليابان سنة ١٩٠٤ ، خارجة من البحر الاسود تحت العلم التجاري مع أنها سفن حربية تحمل على ظهرها قوات وذخائر . وحدث أيضاً أن قامت تركيا بفتح الألغام في مياه المضيقين ، أثناء حربها مع إيطاليا سنة ١٩١٢ ، فعطلت المرور بهما في ذاك الوقت ، وكان سندها في هذا حق الدفاع عن النفس ورغبتها في

(١) سمحت تركيا للسفن الحربية الأجنبية التي تحمل رئيس دولة في زيارة للاستانة بالمرور من المضائق دون أن يشتر هذا العمل معارضة من جانب الدول .

(٢) جينته بك ، القانون الدولي العام ، ص ٢٢٥ و ٢٢٦ . لورنس Lawrence ، The Principles of International Law ، ص ١٨٤ . أوبنهايم ، القانون الدولي ، جزء ١ ، ص ٣٧٤ و ٤٠٣ . فوشي ، في القانون الدولي ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٢٦٢ وما بعدها .

عدم تمكين السفن الحربية الإيطالية من المرور بمنطقة المضائق . وأحجمت إيطاليا من جانبها إبان هذه الحرب عن توقيع حصر على هذه المنطقة باعتبارها ممراً بين بحرين حرين . وأعيد بث الألغام من جانب تركيا عندما ما اشتركت في الحرب الكبرى سنة ١٩١٤ إلى جانب ألمانيا ، وقام الحلفاء أيضاً من جانبهم بمهاجمة هذه المضائق .

ولما خرجت تركيا من الحرب منهزمة سنة ١٩١٨ احتل الحلفاء منطقة المضائق ووضعوا للصلح معها معاهدة سيفر سنة ١٩٢٠ التي نصت في المادة ٣٧ منها على أن يكون الدردنيل وبحر مرمرة والبسفور مفتوحة للسفن التجارية والحربية ، سواء في وقت السلم أو في وقت الحرب . وقررت هذه المعاهدة عدم جواز حصر هذه المياه أو ارتكاب عمل حربي فيها إلا تنفيذاً لقرار من مجلس عصبة الأمم ، مع إنشاء لجنة دولية للإشراف عليها (١) .

معاهدة لوزان سنة ١٩٢٣ : لم يقبل الأتراك معاهدة سيفر ، وتمكنوا من
انهاء الاحتلال الأجنبي لمنطقة المضائق ووضعوا مع الحلفاء معاهدة لوزان في ٢٤ يولية ١٩٢٣ التي حلت محل المعاهدة الأولى ، وجاءت بها عدة نصوص خاصة بتنظيم مركز الدردنيل والبسفور ، تقرر أن للسفن التجارية في وقت السلم مطلق الحرية في المرور ، ويظل الأمر كذلك في وقت الحرب التي تقف منها تركيا على الحياد ، أما إذا دخلت هذه الدولة الحرب فإن السفن التجارية المحايدة تحتفظ بحرية الملاحة على أن يكون لتركيا عليها حق التفتيش بقصد منع مساعدة العدو . وبالنسبة للسفن الحربية ، يكون لها في وقت السلم حرية المرور التامة على أن يكون الحد الأعلى للقوة التي يمكن لأي دولة أن تمررها بالمضائق لدخول

(١) لورنس ، المرجع السابق ، ص ١٨٥ و ١٨٦ . دى فيشر ، Le Droit International des communications ، ص ٩٩ . جينية بك ، القانون الدولي العام ، ص ٢٢٧ . جينية بك ، محاضرات في قانون الحياد ، ص ١٩٠ . مقال عن الدردنيل بمجلة المصور في ٣٠ أغسطس ١٩١٦ ، العدد ١١٤٢ .

البحر الأسود لا يتجاوز أقوى بحرية للدول الواقعة على شواطئ هذا البحر والتي تكون موجودة به في وقت مرور هذه القوة ، ولكن لجميع الدول الحق دائماً وفي كل الظروف في أن ترسل للبحر الاسود قوة لا تتجاوز ثلاثة مراكب لا تزيد حمولة الواحدة منها على عشرة آلاف طن ، وفي وقت الحرب التي تقف منها تركيا على الحياد ، لا يطبق التحديد السابق على أى دولة محاربة حتى لا تضار حقوقها الحربية في البحر الاسود ، أو بمعنى أوضح يكون مدخل هذا البحر في هذه الحالة مفتوحاً بدون أى تحديد للأساطيل المتحاربة ، وإذا اشتركت تركيا في الحرب يكون للسفن الحربية المحايدة المرور بشرط مراعاة التحديد السابق .

ونصت معاهدة لوزان فوق هذا على تجريد منطقة الدردنيل والبسفور وبحر مرمرة تجريداً عسكرياً وإلغاء كل استعداد عسكري بها . (١) وعوضت تركيا عن هذا التجريد بما ورد في الاتفاق من تعهد الدول الموقعة ، خصوصاً الكبرى منها ، بضمان سلامة هذه المضائق من كل اعتداء . وتقرر أيضاً إنشاء لجنة دولية لها ، برئاسة مندوب عن تركيا وعضوية مندوبين عن بريطانيا وفرنسا وإيطاليا وبعض الدول الأخرى ، يكون مقرها استانبول ، وتراقب احترام الأحكام الخاصة بمرور السفن الحربية ، وتباشر مهامها تحت رعاية عصبة الأمم . (٢)

اتفاقية موننترو سنة ١٩٣٦ : رأت تركيا أن الأحكام الخاصة بالمضائق في معاهدة لوزان في غير صالحها ، فظلت تتحين الفرص للتخلص من هذه الأحكام ، وعلى الخصوص لتتولى الدفاع عن المضائق بنفسها ، إلى أن جاءت سنة ١٩٣٦ وظهر بوضوح اضطراب الأحوال الدولية ، فأسرعت بمخاطبة الدول برغبتها في تعديل نظام المضائق الذي قرره معاهدة لوزان ، وتمكنت من وضع اتفاقية موننترو مع بريطانيا وفرنسا وروسيا واليابان وبعض الدول الأخرى في ٢٠ يولييه ١٩٣٦ .

(١) استثنيت من هذا التجريد بعض جزر صغيرة تركية ويونانية .

(٢) ديفيسر ، المرجع السابق ، ص ١٠٠ و ١٠١ . جينين بك ، القانون الدولي ، ص ٢٤٨ .

وتعتبر هذه الاتفاقية نافذة المفعول لمدة ٢٠ سنة من ٧ نوفمبر ١٩٣٦ تاريخ دخولها حور التنفيذ . ونص فيها على أن يكون لكل دولة موقعة عليها أن تقترح ما تراه من التعديلات كل خمس سنوات ، على أن تعلن رغبتها قبل انتهاء السنوات الخمس بثلاثة أشهر .

وقررت اتفاقية مونترو حرية المرور التامة للسفن التجارية التابعة لجميع الأمم في وقت السلم ووقت الحرب ، مع خضوع هذه السفن للرسوم والتدابير الصحية المقررة ، وأن يكون لتركيا الحق في رفض مرور السفن التجارية التابعة للدول التي تشبكت معها في حرب ، ويجب على السفن التجارية المحايدة التي يسمح لها بالمرور في هذه الحالة ألا تقدم أى مساعدة للعدو وأن يكون مرورها نهائياً وفي خط السير الذي تعينه السلطات التركية .

وبالنسبة للأذن للسفن الحربية بدخول البحر الاسود فرقت اتفاقية مونترو بين مرورها في وقت السلم ومرورها في وقت الحرب . ففي وقت السلم أعطيت المراكب الحربية حرية المرور بالمضائق بقيود خاصة ، إذ قصرت على المراكب الخفيفة غير الغواصات ، واشترط أن يكون المرور نهائياً وبعد اخطار سابق ، أما بالنسبة للسفن الكبرى غير الخفيفة والغواصات فقد اقتصرت حرية الملاحة على سفن دول البحر الاسود على أن تمر فرادى . وهذا كله فيما عدا زيارات الجمالة التي تقوم بها سفن حربية أجنبية بناء على دعوة الحكومة التركية . وفي وقت الحرب عندما تكون تركيا غير مشتبكة فيها تتمتع السفن الحربية التابعة للمحاربين بحرية المرور إذا كان مرورها تطبيقاً لالتزامات ميثاق عصبة الأمم ، أو في حالات المساعدة التي تعطى لدولة معتدى عليها تطبيقاً لمعاهدة مساعدة متبادلة تكون تركيا مرتبطة بها في حدود ميثاق العصبة . وإذا كانت تركيا مشتركة في الحرب أورات أنها مهددة بخاطر الحرب توقف حق المرور على مواقتها ، ولكن لمجلس عصبة الأمم أن يعتبر ، بقرار يصدره بأغلبية الثلثين ، أن قرار الحكومة التركية بأنها

مهدة بالحرب في غير محله فتلقى الاجراءات التي كانت متخذة بناء عليه .
وأعطت الاتفاقية للحكومة التركية الحق في أن تعيد تحصين المضائق ، وهو
ما لم تعوان في تنفيذه . وكذلك سلمتها اختصاصات اللجنة الدولية التي سبق
تقريرها بماهدة لوزان . (١)

وقد صادفت اتفاقية مونثرو قبولاً عاماً . وفي سنة ١٩٣٩ قامت الحرب
العالمية ، ووقعت تركيا إلى قبيل نهايتها على الحياد . وحدث في سنى هذه الحرب أن
مرت من المضائق بعض السفن المحاربة في غير الأحوال التي أجازتها
الاتفاقية المذكورة .

ولما خرجت روسيا من الحرب منتصرة سعت وراء توسيع نفوذها ، وامتد
نظرها إلى الدردنيل والبسفور ، ورأت أن اتفاقية مونثرو سنة ١٩٣٦ لا تناسب
وضعها الجديد ، واستندت على أن الدول الكبرى سلمت في مؤتمر بوتسدام سنة
١٩٤٥ (٢) بما رأتها الحكومة الروسية من ضرورة وضع نظام جديد للمضائق ،
فوجهت مذكرة في ٧ أغسطس ١٩٤٦ (٣) لحكومات تركيا وبريطانيا
والولايات المتحدة ، طلبت فيها تعديل الاتفاقية السابقة على أساس مبادئ خمسة
هي : أولاً أن يكون الدردنيل والبسفور مفتوحين دائماً لمرور السفن التجارية
التابعة لجميع الشعوب ، وثانياً أن يكونا مفتوحين دائماً لمرور السفن الحربية التابعة
للدول الواقعة على البحر الاسود ، وثالثاً عدم السماح بمرور السفن الحربية التابعة
لغير دول البحر الاسود إلا في أحوال خاصة ينص عليها في الاتفاق ، ورابعاً أن

(١) أوبنهايم ، القانون الدولي ، جزء ١ ، ص ٤٠٥ و ٤٠٤ . جنيته بك ، محاضرات في
قانون الحياد ، ص ٧٧ . جنيته بك ، القانون الدولي العام ، ص ٢٤٩ و ٢٥٠ . أبناء خاصة
بالمضائق نشرتها جريدة الأهرام في ١٣ أغسطس ١٩٤٦ . مقال عن الدردنيل بمجلة المصور
في ٣٠ أغسطس ١٩٤٦ ، العدد ١١٤٢ .

(٢) عقد هذا المؤتمر بيرلين في صيف سنة ١٩٤٥ بعد تسليم ألمانيا .

(٣) قدمت هذه المذكرة قبل مضي الخمس سنوات الثانية من تهاذ اتفاقية مونثرو بثلاثة
أشهر ، أي في الموعد القانوني المحدد لجواز طلب تعديلها من جانب أى دولة موقعة عليها .

تتولى تركيا ودول البحر الاسود وحدها مسئولية تنفيذ نظام هذه المضائق بدلا من تدخل الدول الأخرى على نطاق دولي واسع ، وخامساً أن تتولى تركيا وروسيا معاً مهمة تحصين المضائق والدفاع عنها بوصفهما أكثر الدول اهتماماً بهذه المسألة وأقدرها على ضمان حرية الملاحة وسلامة هذه الممرات ومنع الدول الأخرى من استخدامها في أغراض معادية لدول البحر الاسود .

وقد أظهرت تركيا الدول الكبرى خصوصاً الولايات المتحدة وبريطانيا ، ميلاً إلى قبول المطالب أو المبادئ الثلاثة الأولى ، ولكنها عارضت المبدأين الرابع والخامس ، ورأت تركيا في المبدأ الخامس على الخصوص مساساً بسيادتها ، لأنه يؤدي لاشراف روسيا معها في الدفاع عن منطقة المضائق ، وهي جزء من الإقليم التركي ، الأمر الذي لا تقبله أبداً . واقترحت الولايات المتحدة على الخصوص أن تتولى هيئة الأمم الإشراف على الملاحة في هذه المضائق . (٤)

ووقف الأمر عند هذا الحد ، ولم يتم للآن اتفاق يعدل أو يحل محل اتفاقية مونترو سنة ١٩٣٦ التي لازالت سارية المفعول للآن كأساس يستند إليه المركز القانوني للدردنيل والبسفور .

ومن سلسلة المواقف السابقة نخرج بنتيجة واضحة هي أن هذه المضائق كانت في ماضيها البعيد ذات صفة وطنية بحيث ظلت تتدرج نحو الدواية إلى أن اكتسبتها بشكل يكاد يكون تاماً في معاهدة لوزان سنة ١٩٢٣ ، ثم تقلصت هذه الصفة لحدما بمقتضى اتفاقية مونترو سنة ١٩٣٦ التي أعادت لتركيا بعض سلطاتها التي انتزعتها منها معاهدة لوزان .

(٤) خطاب تشرشل بنيويورك في ١٥ مارس ١٩٤٦ (نشرته الأهرام في ١٧ مارس ١٩٤٦) .
رأى أينونو ، رئيس تركيا ، بحدود مشكلة المضائق (نشرته الأهرام في ١٣ مايو ١٩٤٦) .
أبناء خارجية نشرتها الأهرام في ١٤ أغسطس و ٢٩ سبتمبر ١٩٤٦ . مقال بالمصور في ٣٠ أغسطس ١٩٤٦ . نص مذكرة روسيا لتركيا (نشرتها جريدة المصري في ٥ أكتوبر ١٩٤٦) .
أبناء نشرتها المصري في ٢٨ أكتوبر ١٩٤٦ .

مقارنة :

بعد هذا العرض إذا قارنا مركز الدردنيل والبسفور بمركز قناة السويس فأننا نرى بين الحالتين فوارق جوهرية ملحوظة تجافي مقتضيات المنطق ، فالدردنيل والبسفور مضيقان وجدا بالطبيعة وقناة السويس أوجدتها يد الإنسان ، وكان المعقول أن تتفاوت تبعاً لهذا حقوق الدولة صاحبة الإقليم في الحالتين ، فتكون في حالة القناة الصناعية أقوى منها في حالة المضائق الطبيعية ، ولكننا نرى العكس ، إذ في الوقت الذي رأت فيه تركيا أن وجود لجنة مراقبة دولية للمضائق تطبيقاً لمعاهدة لوزان سنة ١٩٢٣ أمر يخل بحقوقها وإشرافها على الدردنيل والبسفور وتقرها الدول في اتفاقية مونتر سنة ١٩٣٦ على إلغاء هذه اللجنة وتسليمها اختصاصاتها ، نجد أن معاهدة ١٨٨٨ تقرر إيجاد لجنة مراقبة دولية ، وإن كان بشكل محدود ، وهي اللجنة التي لم تر النور كما أسلفنا . وفي الوقت الذي تقضى معاهدة لوزان بتجريد المضائق وعدم تحصينها ، الأمر الذي رآته تركيا ماساً بسيادتها وتخلصت منه في اتفاقية مونتر وأعدت تحصين المضائق وحشد قواتها بها على الدوام ، نجد أن معاهدة ١٨٨٨ قضت بتجريد منطقة قناة السويس من كل استعداد عسكري ، خصوصاً في الأوقات العادية ، وحرمت إقامة التحصينات الدائمة بها تحريماً مستمراً . وفي الوقت الذي نرى النصوص تكاد تجمع في كل المواثيق المتابعة على حرمان أعداء تركيا من المرور في المضائق نجد أن معاهدة ١٨٨٨ تتجاهل صالح الدولة صاحبة قناة السويس وتعطى أعداءها حق المرور المطلق بها على وجه المساواة التامة مع غيرهم .

هذا من ناحية النصوص . أما من ناحية الواقع ، فقد خرجت تركيا من الحرب الكبرى سنة ١٩١٨ منهزمة فاحتل الحلفاء منطقة المضائق لمدة وجيزة الأمر الذي دعاها لأن تجأ بالشكوى وتصل حالاً إلى التخلص من هذا الاحتلال الأجنبي ويقرها الحلفاء على موقعها ، ثم تعاد الكرة من جديد بعد الحرب العالمية

عندما تفكر روسيا في الاشتراك مع تركيا في الدفاع عن المضائق إذ نادت هذه الأخيرة أنها ترى في هذا الاشتراك مساساً بسيادتها وأنها لن تقبل هذا أبداً ، وبأدركت بريطانيا والولايات المتحدة الى شد أزرها في رأيها والتطرف معها في رفض هذا الطلب . فإذا انتقلنا إلى حالة قناة السويس نجد مصر وقد منيت باحتلال أجنبي طويل الأمد فرضته عليها بريطانيا ولا زال جائماً بمنطقة القناة ، ولا ترى بريطانيا حرجاً من قيامه كل هذه السنين والاشتراك به مع مصر في الدفاع عن القناة ، بغير حق ، بل ولا ترى حرجاً من التناقض الواضح بين موقفها من الدردنيل والبسفور وموقفها من قناة السويس .

كل هذه فروق مطبوعة بالشدوذ مهما قيل في تبريرها استناداً إلى اختلاف الظروف والأهمية بين الدردنيل والبسفور من ناحية وقناة السويس من ناحية أخرى .

كلمة ختامية

انتهينا من دراسة المركز الدولي لقناة السويس بكياناته وجزئياته ، موافقه وأحداثه ، وألقناه بدراسة مقارنة عن نظائر هذه القناة . والآن نسأل أنفسنا هل معاهدة ١٨٨٨ ، التي وضعت منذ نيف وستين عاما ، لازالت صالحة لتنظيم مركز قناة السويس في الحاضر والمستقبل ؟ وهل الأحداث التي جرت على هذه القناة والتجارب التي مرت بها هذه المعاهدة في هذه السنين الطويلة لا تدعو لإيجاد نظام جديد ؟ وإذا كان الأمر في حاجة إلى هذا النظام الجديد فعلى أى أساس يقوم ؟ وما هي الاعتبارات التي يجب مراعاتها عند وضعه ؟ وما هي النقاط الأساسية التي يجب تعديلها أو تغييرها أو إيجادها فيه ؟ هذه هي المسائل أو الأسئلة التي نجب عنها في هذه الكلمة فنقول :

اعتبرت معاهدة ١٨٨٨ عند وضعها صكاً لا بأس به لتنظيم مركز قناة السويس . وعقدت هذه المعاهدة في ظروف معينة ولم تحدد نصوصها مدة ينتهي بعدها سرانها . وبعد مرور هذه السنين الطويلة التي رأت فيها البشرية من التقلبات ما لم تره من قبل ، نرى هذه الظروف اليوم وقد تغيرت لحد كبير ، فثلا كانت مصر إقليماً خاضعاً لسيادة الدولة العثمانية ، فاذا بها اليوم دولة مستقلة ذات سيادة كغيرها من الدول ، وكان التضامن الدولي لا يعدو كثيراً في مظهره حيز المعاهدات والمحالقات الخاصة فاذا به يتبلور شيئاً فشيئاً حتى يستند إلى ميثاق عالمي ويظهر في شكل منظمة سميت « عصبة الأمم » التي ظلت قائمة حتى انقرط عقدها بقيام الحرب العالمية الأخيرة ، ثم قامت على أنمطها وبميثاق أقوى من ميثاقها هيئة « الأمم المتحدة » . وهذه التغيرات وغيرها ، مضافاً إليها ما يشوب نصوص معاهدة ١٨٨٨ ذاتها من ضعف أو قصور ، يجعلنا نقول بأن الأمور باتت يستدعى أو يحتاج أو في القليل أصبح من المرغوب فيه أو من المستحسن تعديل أو تغيير النظام القائم بحيث يوجد نظام جديد يتلافى عيوب الماضي ويراعى

ظروف الحاضر ويصلح أساساً للمستقبل .

وعندما نبدأ رسم الخطوط الرئيسية للنظام المرغوب فيه تعرض لنا مسألة أولية هامة تدور حول طبيعة هذا النظام ومدى نصيبه ونصيب القناة في ظله من الصيغة الدولية أو الصيغة الوطنية .

ولتوضيح هذه المسألة يلزمنا أولاً الإشارة إلى أن بعض الباحثين قد تعرض لها أخيراً ، فقال أحدهم بجعل منطقة السويس منطقة دولية خاضعة لهيئة الأمم المتحدة التي تعلنها مفتوحة للجميع تحت إشرافها وتخصص قوة دولية للمحافظة عليها ، استناداً إلى أن هذه المنطقة ومشيقاتها من مناطق الشرق الأوسط كاللردنيل والبسفور ذات خطورة خاصة لأمن العالم أجمع ، ولا يجدى لكفالة هذا الأمن العالمي غير جعل هذه المناطق ذات صيغة دولية تامة تشرف عليها هيئة الأمم . (١)

وقال أحد رجال القانون إن المضائق العامة والقنوات الدولية كالسويس وبما يجب أن تخضع جميعها لمبدأ واحد لتنظيمها تنظيمًا دوليًا تحت ضمانات دولية ، أو بعبارة واحدة جعلها ارتفاعات دولية لمصلحة العالم أجمع تحت إشراف هيئة الأمم المتحدة مباشرة دون التفات لاعتراض هذه الدولة أو تلك من الدول التي لا يرضيها هذا الحل . ثم يوضح هذا القانوني ما يراه عن قناة السويس بصفة خاصة فيقول إن هذه القناة يجب نقلها من النطاق الثنائي بين مصر وبريطانيا إلى النطاق الدولي الواسع الذي يناسب ما لهذا المرفق الدولي من الأهمية ، على ألا يكون معنى هذا إحلال قوات دولية بمنطقها بدل القوات البريطانية بل مجرد الاكتفاء ببلجنة دولية تشرف على حياد القناة وحرية المرور بها في السلم والحرب بالنسبة لجميع الدول في حدود نظام هيئة الأمم المتحدة وتحت رعايتها . ويقول

(١) مقال هيدنجست ، عن مصر وقناة السويس (نقله جريدة المصري في ٢١ أبريل

صاحب هذا الرأي إن رأيه كما هو في صالح العالم فهو في صالح مصر أيضا ، لأنها سيكون لها في اللجنة الدولية صوت مسموع باعتبارها صاحبة السيادة على القناة ، وفيه تأكيد لسلامتها هي ذاتها لأن كل اعتداء على القناة سيكون في الوقت نفسه اعتداء على الجهة التي تشرف عليها وهي هيئة الأمم المتحدة الأمر الذي يستدعي الرد السريع من جانب هذه الهيئة لدفع هذا الاعتداء وردع المعتدى .^(١)

هذه الآراء وأمثالها متطرفة في الاتجاه للناحية الدولية . وأظهر ما يرد عليها من نقد أن فيها تضحية لمصالح وحقوق الدولة صاحبة القناة ، ولكن تخف حدة هذه التضحية في بعض هذه الآراء عنها في البعض الآخر .

فالرأي الأول الذي يقول بجعل منطقة القناة منطقة دولية وإلحاقها بهيئة الأمم وإيجاد قوة دولية لحمايتها معناه انتزاع هذه المنطقة انتزاعاً تاماً من سيادة مصر وملكيته ، وهو ما لا تقبله هذه أبداً ، وليس من العدل أو المنطق حرمانها من جزء من أراضيها جزاء لها على ما قدمته للإنسانية من خدمة جليلة بالإذن بحفر القناة في صميم أراضيها ومساهمتها بأكبر نصيب في تنفيذ هذا المشروع

وأما الرأي الثاني فالحق أننا نلحس من ثناياه أن صاحبه يهدف إلى تحقيق الصالح الدولي وصالح مصر في وقت واحد عن طريق انتزاع مشكلة القناة ، كما يقول ، من الحيز الثنائي بين مصر وبريطانيا إلى النطاق الدولي الذي تهيمن عليه هيئة الأمم . ويتحفظ لمصلحة مصر فيقول بأن تنفيذ هذا الرأي يجب ألا يكون عن طريق وضع قوات دولية بجانب القناة بل بمجرد إيجاد لجنة دولية بمنطقها يكون لمصر فيها صوت مسموع ، باعتبارها صاحبة السيادة على هذا الطريق ، وهو اعتراف أو توضيح بأن الرأي المذكور لا يمس هذه السيادة . ومع هذا كله فإن هذا الرأي لازال محلاً للنقد لأنه في حقيقته يؤثر على حقوق

(١) محاضرة وحيد رافت بك عن « Le Problème des Detroits » (نشرت في Revue Egyptienne de Droit International ، جزء ٢ ، ١٩٤٦ ، ص ٢٧ و ٢٨) . ومحاضرته أيضا عن « مصر والنظام الدولي » في ٧ مايو ١٩٤٧ ، ص ١٨ .

مصر بطريق غير مباشر ، إذ في نفس الوقت الذي يتخوف فيه صاحبه من وجود قوات دولية بمنطقة القناة ينادى بإيجاد لجنة دولية تعمل تحت رعاية هيئة الأمم ، واللجنة الدولية والقوات الدولية كلها أمور توحى بها فكرة واحدة هي فكرة « الدولية » أو بالأوضح فكرة التدخل الأجنبي في قالب دولي ، غاية الأمر يعد التدخل عن طريق اللجنة أخف وطأة من التدخل بواسطة القوات . ويؤدي هذا الاقتراح لانتزاع سلطة الاشراف على نظام القناة من يد مصر ، وتسليمها للجنة دولية تعمل باسم هيئة الأمم المتحدة ، دون أن يؤثر على حقيقة هذا الحال ما يقال من أن مصر ستكون ممثلة في اللجنة . وقد يشجع هذا الرأي على التدرج نحو النتيجة التي ينادى بها الرأي الأول الذي يصل إلى حد القول بما معناه إخراج القناة من سيادة مصر .

ويظهر أن هذا الرأي الثاني قد تأثر لحدا كبير بالحالة الشاذة التي فرضتها بريطانيا على مصر وعلى القناة بصفة خاصة ، فأراد تخلص هذا الطريق من هذا التسلط بإخراجه للنطاق الدولي تحت إشراف هيئة الأمم . ولا يخفى أن تسلط بريطانيا أمر شاذ وغير قانوني ، ويجب ألا يغطي على الحقائق القانونية التي يجب أن تكون أساس البحوث والمقترحات ، والتي تفيد أن القناة تخضع لأحكام معاهدة ١٨٨٨ للموقف الشاذ بين بريطانيا ومصر . ولهذا يكون من غير المقبول التعويل على خضوع القناة فعلا لوضع يعوزه السند القانوني ، تعويلا يصل إلى حد يفهم منه التسليم بأنها محصورة فعلا وقانونا في هذا الحيز الثنائي ثم محاولة التخلص من هذه الحالة باقتراح إيجاد نظام الإشراف الدولي عن طريق لجنة دولية .

ومما يستند إليه هذا الرأي كميزة تبرر الأخذ به أن أي اعتداء على القناة وهي تحت إشراف اللجنة الدولية التابعة لهيئة الأمم سيعد اعتداء على نظام هذه الهيئة ويستدعي تدخلها لردّه . وهذه ميزة إن صحت وكانت فعالة فهي موجودة دائما حتى

بغير قيام هذه اللجنة ، لأن الاعتداء على القناة ، فوق أنه اعتداء على أحكام معاهدة دولية نافذة ، سيوصف دائماً بأنه اعتداء على مصر التي هي عضو في هيئة الأمم المتحدة الأمر الذي يستدعي تدخل هذه الهيئة لردّه تطبيقاً لميثاقها ، هذا فضلاً عما يكون هناك من ضمانات أخرى فيما وضع أو قد يوضع للقناة من موثيق خاصة . وإذا كان هذا الرأي يريد ضمان مصالح العالم فإن هذه المصالح يمكن كفالتها أيضاً بواسطة مصر التي لا يضيرها أن تتعهد بالقيام بهذا الواجب .

ولا يفوتنا في نهاية الرد على هذه الآراء أن نبصر بحقيقة «هيئة الأمم المتحدة» التي أغرق البعض في الثقة بسلطانها وأخذ بما أحاطها من مظاهر ضخمة ، لحد القول بانتزاع المناطق الحيوية لسلام العالم ، كنطقة قناة السويس ، من سيادة الدول التي تتبعها وإلحاقها بهذه الهيئة أو على الأقل إنشاء لجنة دولية تتبعها وتشرف على مثل هذه القناة ، فنقرر أن هذه المنظمة أوحث بها محاولة إرساء السلام الدولي على أسس تجنب البشرية أهوال الحروب وتقيم العدل والطمأنينة في جميع أرجاء العالم ، ووضع لها ميثاق سار لحد كبير نحو هذه الغاية السامية ، بصرف النظر عما يلحقه من نقد في بعض النقط . وإلى هنا والأمل في هذه الهيئة يجد ما يبرره ، ولكن هذا الأمل يبدأ يتبدد عندما يأتي دور وضع الميثاق موضع التجربة العملية ، إذ تبين في هذه المدة القصيرة التي مضت على إنشاء هذه المنظمة أنها لازالت بعيدة عن تحقيق الغرض من تكوينها ، ولم تتمكن للآن من تنفيذ بعض نصوص ميثاقها ، خصوصاً ما تعلق منها بإنشاء قوة دولية تلحق بمجلس الأمن ، ولا زالت المصالح والطامع الخاصة للدول الكبرى توجه سياستها وتتحكم في نشاطها وتجعل الكثير من قراراتها يقنكب سبل العدل والإنصاف . ونظرة واحدة عابرة الآن للعالم ومآسيه ، خصوصاً بالنسبة للشرق العربي الذي تجرى في قلبه قناة السويس ، لاتدع مجالاً للشك في صحة هذا النظر . ولهذا كله لا يستبعد قدوم يوم تواجه فيه هذه المنظمة مثل ماواجهته سابقتها «عصبة الأمم» . وإذا جارينا الآراء السابقة وألحقنا نظام قناة

السويس بميثاق هيئة الأمم ثم جاء اليوم الذى تزول فيه هذه الهيئة وميثاقها ،
لكانت النتيجة الحتمية زوال هذا النظام تبعاً لزوال الميثاق وترك مركز القناة فى
فراغ لا تؤمن عواقبه . وهذا يوضح لنا ميزة قيام نظام القناة مستقلاً عن غيره ،
وضمان عدم تعرضه للأعاصير التى تهب عادة على مثل هذه المنظمات وتنتهى بالقضاء
عليها ، وهى الميزة التى اكتسبتها معاهدة ١٨٨٨ التى قامت مستقلة بذاتها وساعدها
هذا على بقائها قائمة كل هذه السنين الطويلة التى قامت فيها هيئات وذهبت
هيئات ، الأمر الذى ما كان يحصل لو أنها ألحقت بميثاق آخر أعم منها كميثاق
عصبة الأمم التى ذهبت بميثاقها وملحقاته بعد أن ظن فى يوم من الأيام أنها ستبقى
على الزمن إلى أمد بعيد .

لهذا كله لا تؤيد القول بانتزاع قناة السويس ، على أى صورة كان هذا
الانتزاع ، واخضاعها مباشرة لسلطة هيئة هذا حالها . وحتى لو افترضنا فرضاً أن
هيئة الأمم قد حققت الغرض منها وأنها أصبحت حقيقة وسيلة الأمن والطمأنينة
العامة ، فالتأ لا نظن أن يكون مما يسهل قبوله أن تكل اختصاصاتها وسلطاتها
عن طريق الحلول محل الدول فى التمتع بحقوق السيادة على أجزاء من صميم وطنها
لا من مستعمراتها أو ملحقاتها ، لا شئ إلا مجرد القول بأن هذه الأجزاء حيوية
لصالح العالم .

بعد هذا التحليل والمناقشة للجانب الدولى للمسألة نجد فى الناحية الأخرى
الجانب الوطنى الذى لو تطرقنا فى الاتجاه إليه لكان معناه نزع كل صبغة دولية
عن القناة ، حتى لو كان ذلك فى شكل معاهدة كمعاهدة ١٨٨٨ ، بل قد يصل
التطرف إلى إباحة حرمان الدول الأخرى ، كلها أو بعضها ، من المرور بالقناة
بغير ما رابط لهذا الحرمان ، ودون أن تدعو إليه ضرورة المحافظة على مصالح وحقوق
الدولة صاحبة هذا الطريق . وهذا اتجاه غير مقبول أيضاً لتطرفه ولأنه يتجاهل
مصالح العالم ويعطل التبادل التجارى والنقل بين أركان المعمورة ، الأمر الذى

يترتب عليه أبلغ الضرر بالإنسانية التي لا يجوز اغفال حقوقها ، والتي كان صالحها هو الهدف الأساسي الذي حفز ولاية مصر على التصريح بحفر قناة السويس .

والآن وقد رأينا عدم صواب التطرف للناحية الدولية البحتة أو الناحية الوطنية البحتة لم يبق أمامنا إلا أن نبحث عن حل وسط يراعى مصالح العالم ومصالح وحقوق مصر في وقت واحد ، ويكسب القناة حصانة دولية . وهذا الحل يتوفر بوضع معاهدة قائمة بذاتها لتنظيم مركز قناة السويس وتحل محل معاهدة ١٨٨٨ وتشترك فيها مصر وسائر الدول التي اشتركت في وضع المعاهدة المذكورة وغيرها من الدول التي يهمها الأمر . ويحسن أن يشترك في وضع المعاهدة أكبر عدد من الدول المشتركة في هيئة الأمم المتحدة حتى تكتسب صفة دولية أعم دون أن تتخلف عنها دولة ذات مصلحة في القناة . ومما يزيد فائدة هذا الاشتراك العام أن تصدر به رغبة أو قرار من هيئة الأمم ذاتها .

ويتفرع على طبيعة النظام الذي يوضع للقناة مسألة تتعلق بسلطة الاشراف عليها وتنفيذ نظامها . وهذه مهمة يجب أن توكل لمصر ، فيكون لها إدارة حركة الملاحة بالشكل الذي تراه أصالح ، والدفاع عن هذا الطريق ، وبالاختصار الهيمنة على كل ما يتعلق بالجانب التنفيذي لنظام القناة كله ، وأن يقتصر دور الدول الأجنبية على الاشتراك في وضع المعاهدة الجديدة ، فلا تزاول أى نشاط إيجابى بمنطقة القناة سواء في شكل رقابة ، تتولاها لجنة أو ما أشبه ، أو في شكل قوات أو بأى نوع من أنواع التدخل ، حتى لا تكون نتيجة هذا التدخل الاعتداء على حقوق مصر في القناة بشكل لا تدعو إليه الحاجة ما دامت هذه الدولة ستتعهد بتحقيق الصالح العام وتكفل حرية المرور للمشروع ، وهى أولى من غيرها بهذا الأمر بل هى الوحيدة صاحبة الحق فيه . وهناك ما يطمئن إلى جدارتها بهذه المسئولية لما تجمع لديها الآن من عناصر مادية ومعنوية تسير بها سريعا نحو النهوض والقوة . وهذا لا يمنع النص على أن يكون لها الاستنجااد عند اللزوم

بمجلس الأمن أو الدول المشتركة في المعاهدة بالشكل الذى تقرره نصوصها .
و بمناسبة الاشراف على تنفيذ النظام الذى يوضع لقناة السويس ننبه إلى أن
مركز هذه القناة قد تأثر لحد كبير من الناحية العملية بتسلط انفرادى أجنبى غير
مشروع أبعد هذا المركز فى كثير من الظروف عن نطاق الحق والقانون والصالح
العام إلى نطاق الاحتكار وخدمة الصالح الخاص . وهذا التسلط ، الذى جاء
من جانب بريطانيا وساد فى الماضى ، ولا زالت آثاره باقية للآن ، يجب أن
تتخلص قناة السويس منه ومن أمثاله نهائياً حتى يسير نظامها فى طريقه القانونى
الطبيعى الذى يهدف لضمان مصالح وحقوق الجميع .

بعد هذا تصادفنا مسألة موضوعية هامة تتعلق بحرية المرور التى يجب تعديل
النص الخاص بها فى التنظيم الجديد عما هو عليه فى معاهدة ١٨٨٨ ، كما تفصله
ونبين أسبابه فيما يلى :

نصت المادة الأولى من معاهدة ١٨٨٨ على أن تكون قناة السويس مفتوحة
فى السلم والحرب لمرور جميع السفن التابعة لجميع الدول دون أى تمييز . وإلى جانب
هذه المادة تأتى بنفس المعاهدة المادة الرابعة التى تقرر أنه احتراماً لحكم المادة
الأولى ، لا يجوز مباشرة أى حق حربى أو ارتكاب أى عمل عدائى أو أى عمل
يقصد به عرقلة حرية الملاحة بمنطقة القناة حتى لو كانت الدولة العثمانية ، أى
الدولة صاحبة السيادة على القناة ، مشتبكة فى الحرب . وقررت المادة الحادية عشرة
أن التدابير التى تتخذ فى الظروف المذكورة فى المادتين التاسعة والعاشرية من نفس
المعاهدة ، ومنها تدابير الدفاع عن مصر ، يجب ألا تعطل حرية الملاحة بالقناة .
هذا كله معناه أنه لا يجوز حرمان أى دولة من المرور حتى لو كانت فى حالة حرب
دخلتها اعتداء على غيرها ، أو حتى لو كانت مشتبكة فيها مع الدولة صاحبة السيادة
على القناة ، التى هى الآن مصر .

وهذا المبدأ المطلق كان يبدو وجيهاً عند وضع المعاهدة حتى أنه لم يثر خلافاً

أو اعتراضاً ما ، وقد يكون بعض التأييد القوي لاقائه فيما مضى لازال يلازمه اليوم ، ولو من حيث النظر العابر ، وقد لا يكون من السهل تهيئة الأفكار لقبول الانتقاص منه ، ولكن الحقيقة ، التي عليها النظر الدقيق الذي يقدر سائر المبادئ الأخرى ويراعى اعتبارات الماضي والحاضر ، تجعلنا نلصق بوضوح أن مبدأ حرية المرور المذكور يرد عليه اليوم قيدان نافذان ، أحدهما وليد الماضي القريب والآخر وليد الماضي البعيد ، حتى وإن كان منطوق نصوص معاهدة ١٨٨٨ لا يقرهما ، ولهذا نرى النص عليهما في المعاهدة الجديدة لأن هذا أدعى لترسيخ مبادئها والاطمئنان إلى احترامها عند التطبيق العملي ، بدلا من تجاهلها هذين القيدتين ونحن تعلم حتمية نفاذها نفاذاً قانونياً وواقعياً . أما القيد الذي هو وليد الماضي القريب فهو أن « ميثاق الأمم المتحدة » أصبح يجيز قتل القناة كعقوبة عسكرية ضد الدولة المعتدية ، كما سبق وضحنا . والقيد الذي هو وليد الماضي البعيد ، والذي لازم المعاهدة منذ صدورها ، ونوهنا به عند نقدنا لأحكامها ، هو أن الدولة التي تكون في حالة حرب مع مصر ، صاحبة السيادة على قناة السويس ، يجوز قانوناً حرمانها من حق المرور بهذه القناة . وقد يبدو هذا القيد الأخير غريباً لأول وهلة وقد يثير تقريره في النصوص الجديدة كثيراً من المعارضة ، ولكن البراهين التالية كفيلة بتبديد كل شك حوله وإسكات كل اعتراض عليه ، وهي :

(١) فوق ما بيناه عند نقدنا لأحكام معاهدة ١٨٨٨ ، نقول إنه لا يوجد في القانون الدولي أو في غيره حق أو مبدأ يعلو على حق « الدفاع عن النفس » . ونفس ميثاق الأمم المتحدة ، الذي هو أقوى من معاهدة ١٨٨٨ وأقوى من أي ميثاق آخر في القانون الدولي ، راعى ما لحق الدفاع عن النفس من غلبة وسلطان فقال في مادته الحادية والخمسين « ليس في هذا الميثاق ما يضعف أو ينتقص الحق الطبيعي للدول ، فرادى أو جماعات ، في الدفاع عن أنفسها إذا اعتدت قوة مسلحة على أحد أعضاء « الأمم المتحدة » ، وذلك إلى أن يتخذ مجلس الأمن التدابير

اللازمة لحفظ السلم والأمن الدولى ، وللتدابير التى يتخذها الأعضاء استعمالاً لحق الدفاع عن النفس تبلغ إلى المجلس فوراً . فلو دخلت مصر حرباً لا يمكن أن نتظر منها أن تقف مكتوفة الأيدي حيال مرور أعدائها من قناة تقع فى صميم أراضيها ولها عليها سائر حقوق الملكية والسيادة ، خصوصاً إذا اتخذ هذا المرور وسيلة مباشرة لخدمة عمليات هجومية ضد الأراضى المصرية ، وهو ما يعرض كيان هذه الدولة نفسه لخطر جسيم . وإذا كان الأمر كذلك وكان من المفروض منه أن لمصر ، دفاعاً عن نفسها ، أن تمنع أعداءها من المرور بقناة السويس فلماذا لا تراعى هذا المبدأ عند وضع القواعد الخاصة بهذه القناة بدلاً من وضع قاعدة لا تراعيه وتكون النتيجة تعارض مبادئ نعلم مقدماً أن الغلبة ستكون فيه لحق الدفاع عن النفس .

(٢) رأينا بخصوص المضائق الطبيعية أن القواعد العامة فى القانون الدولى تعطى الدولة صاحبة المضيق حق قفله فى وجه السفن المعادية لها . وتأيد هذا الحق بخصوص الدردنيل والبسفور فى الاتفاقات والمعاهدات الخاصة بهما ، واعترفت الدول لتركيا بحق منع أعدائها من المرور بهما ، بل أكثر من هذا أعطيت هذه الدولة فى اتفاقية مونتر و سنة ١٩٣٦ ، تحت رقابة عصبة الأمم ، حق منع مرور سفن بعض الدول ، حتى قبل أن تقف منها هذه الدول موقف العداء ، إذا رأت نفسها مهددة بمخطر الحرب . وإذا كان هذا هو الحال بالنسبة للمضائق التى أوجدتها الطبيعة فانه يجب ، على الأقل ، المساواة فى هذا الخصوص بين هذه المضائق والتقنوات الصناعية التى حفرتها يد الانسان فى أراضى دولة معينة ، والتي ما كانت توجد لو لم تأذن بها هذه الدولة . ولهذا لا يستغرب بل يجب أن يكون لمصر على قناة السويس مثل ما لتركيا أو غيرها من الدول على المضائق الطبيعية . بل إننا لو جارينا المنطق لوجب أن يكون الأمر على العكس : حرية مرور مطلقة فى المضائق الطبيعية ومقيدة فى القنوات الصناعية .

(٣) ليست فكرة قفل القناة في وجه بعض الدول بدعة شاذة يصعب قبولها كما كان الحال وقت وضع معاهدة ١٨٨٨ ، وقد أثبتت المسألة بصفة جدية وقت تطبيق العقوبات الاقتصادية الواردة في ميثاق عصبة الأمم على إيطاليا عند اعتدائها على الحبشة عام ١٩٣٥ ، ثم جاء ميثاق الأمم المتحدة الذي تميز أحكامه هذا القفل كعقوبة عسكرية ، كما بينا سابقا .

(٤) لا يمكن الاعتراض على هذا المنع بأن فيه تعطيلا للصالح الدولي العام ، لأن المنع لا يشمل غير الدولة المعادية لمصر دون سائر الدول ، وهذا الصالح العام كما يشمل مصلحة هذه الدولة يشمل أيضا مصلحة مصر ، ولا بد من تغليب إحدى المصلحتين داخل نطاقه في حالة التعارض ، والأقرب للعقل أن ترجح مصلحة الدولة صاحبة القناة ونجيز حرمان الدولة المعادية لها من المرور في الحدود وبالشروط اللازمة .

(٥) قد يقال إنه في حالة قيام العداء بين مصر ودولة أخرى ستتدخل هيئة الأمم وتتخذ التدابير اللازمة لفض النزاع ، وقد يكون من هذه التدابير قفل القناة كعقوبة عسكرية ضد الدولة المعادية لمصر ، وأن هذا يغني عن إعادة النص في معاهدة القناة على جواز حرمان هذه الدولة من المرور بها . ولكننا لو أمعنا النظر لرأينا لزوم هذا النص وأنه لا يغني عنه حكم ميثاق هيئة الأمم ، حتى لو نص على حكم هذا الميثاق في صلب المعاهدة الخاصة بالقناة ، لأن تطبيق العقوبات العسكرية المذكورة في هذا الميثاق ضد الدولة المعتدية ، وهي الحالة الوحيدة التي تميز قفل القناة ، دونها إجراءات طويلة ، وتسبقها غالباً محاولات عديدة معقدة ، كتوقيع العقوبات الاقتصادية وانتظار أثرها ، وهي محاولات تستنفد وقتاً طويلاً ، ولا يمكن أن يجبر مصر خلال هذا الوقت على السماح للدولة المعادية بالمرور في صميم أراضيها وتمكينها بهذا المروز من تدبير أعمال العدوان والقهر ضد الأراضي المصرية . وقد احتاط ميثاق هيئة الأمم نفسه لهذا الاحتمال ، الخاص بالبطء في إجراءات

هذه الهيئة ، فين في المادة ٥١ منه ، التي أشرنا إليها في الحجة الأولى ، أن يكون للدول أن تتخذ ما تراه من التدابير اللازمة ، بمقتضى حق الدفاع عن النفس ، إلى أن يتدخل مجلس الأمن ويتخذ ما يكفل إعادة السلم إلى نصابه . وغير هذا التأخير المحتمل في التدخل العسكري الناجع قد تعجز هيئة الأمم أو تسكت عن توقيع العقوبات العسكرية ، وهو أمر غير مستبعد على ضوء التجارب القربية التي أحجمت فيها حتى عن توقيع العقوبات الاقتصادية ، بل قد يأتى يوم نرى فيه هذه الهيئة وقد أصبحت في ذمة التاريخ كسابقها عصبة الأمم ، وإذ ذاك تظهر بوضوح ميزة النصوص الخاصة التي ترعى مصلحة مصر من هذه الناحية .

بعد هذا يأتى دور تلافى أوجه النقد لمعاهدة ١٨٨٨ ، بعلاج ما يشوب نصوصها من عيوب أو يلحقها من قصور ، خصوصاً ما تعلق منها بضمانات حرية المرور .

والحق أن هذه المعاهدة قررت بعض القواعد التي لا بأس بها لتحقيق حصانة القناة وسلامتها حتى تبقى مفتوحة للمرور الحر ، كتحريم أعمال الحرب وتقييد حقوق المحاربين بمنطقها ، وهو ما يجب إعادة تقرير أصوله في التنظيم الجديد . ومع هذا لا زالت هذه القواعد في حاجة إلى مزيد من التقوية والاضافة خصوصاً في النواحي التي سبق وجهدنا منها النقد لأحكام هذه المعاهدة عند دراستنا لها .

فن العيوب التي تشوب بعض النصوص لدينا للمادة الرابعة التي تحدد التخوم البحرية للقناة بثلاثة أميال داخل البحر ، وسبق بينا أن هذه مسافة قاصرة عن أن تكفل سلامة القناة ، وإذا كان هذا القصور قد بان عام ١٨٨٨ فهو أوضح اليوم بعد أكثر من ستين سنة وبعد أن تقدمت أساليب الحرب ووسائلها ومعداتها ، خصوصاً مدى قذائقتها ، بشكل مختلف اختلافاً جسيماً عما كان عليه الحال في القرن الماضى . ولهذا أصبح من اللازم مد المنطقة التي تسرى

عليها الحصانة إلى المسافة المناسبة داخل البحر خصوصاً من ناحية الجنوب ، حتى لو استوجب الأمر تقرير حصانة البحر الأحمر ، كله أو بعضه ، أو حتى مجرد تقييد حقوق المجارين به . وإذا كان هذا الأمر قد بحث بصفة جدية في اللجنة الدولية بباريس سنة ١٨٨٥ ، فقد جد من التطورات بعد هذه المدة الطويلة ما يجعله أولى بالبحث الآن .

و يجب أن يراعى في النصوص الجديدة آخر ما استقر عليه الرأي أو جرى به العمل في القانون الدولي العام . ولما كان هذا القانون كغيره من القوانين في تطور مستمر ، فإنه يحسن أن تكون النصوص الجديدة مرنة لدرجة تسمح بمجاراة هذا التطور ، فلا تقف عند قواعد وحدود جامدة كما هو الحال في بعض أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، كاستلزام مضي ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين . وأن يراعى بقدر الإمكان وبصفة عامة تطور الزمن وما قد يتوقع من ظروف على ضوء الشواهد القائمة ، خصوصاً إذا لم يحدد لسيارات النظام الجديد أجل معين .

وإذا التفتنا لمسألة المراقبة ونصيبها في معاهدة ١٨٨٨ لرأيها وردت في بنود ضعيفة في المادة الثامنة ، فضلاً عن أن هذه البنود لم تر النفاذ يوماً ما طيلة هذه المدة ، ولهذا لا بأس من الاستغناء عن مثل هذه الأحكام بعد أن أثبتت الأيام أن قيام لجنة مراقبة لقناة السويس ، حتى وإن ضاقت اختصاصاتها ، أمر غير عملي ، فضلاً عما بيناه في أول هذه الكلمة من أن قيام لجنة مراقبة للقناة سيكون حتماً على حساب مصر ، وفيه حد لحقوقها الأساسية وإشرافها على جزء من صميم أراضيها ، دون مبرر واضح يجعل تقرير قيام مثل هذه اللجنة أمراً لا مفر منه . و يجب أن تكون النصوص التي توضع متناسقة مع بعضها في غير تناقض ، خصوصاً ما تعلق منها بمركز السفن الحربية ، حتى لا يتقرر مثلاً ، كما هو الحال في معاهدة ١٨٨٨ ، تحريم مرابطة هذه السفن عموماً داخل مجرى القناة ، ثم يأتي

نص آخر ويسمح لغير المحاربين بإتزال وشحن القوات وعتاد الحرب داخل هذا المجرى نفسه ، وهو العمل الذى تتولاه عادة السفن الحربية ويقتضى مرابطتها بعض الوقت لإنجازه .

هذا إجمال لما يجب تلافيه من العيوب التى لحقت بعض نصوص معاهدة ١٨٨٨ ، أما عن المسائل التى يجب التنبيه لها مما أغفلته هذه المعاهدة فهى عديدة منها أن القناة تدير حركة المرور بها شركة خاصة ، ولهذه الشركة أثر على كبير فى كيفية تطبيق نصوص النظام الدولى للمرور بهذا الطريق ، ويظهر هذا الأثر واضحاً فضلاً فى الأوقات غير العادية أو أوقات الحروب ، ولهذا يجب أن يكون لوضع الشركة ونفوذها وصلتها بالدول المختلفة فى الحرب والسلم اعتبار فى التنظيم الجديد . وقد أغفلت معاهدة ١٨٨٨ تنظيم مرابطة السفن التجارية بمنطقة القناة ، وأنبأتنا التجارب ، خصوصاً إبان الحرب الكبرى عام ١٩١٤ ، بضرورة هذا التنظيم والنص صراحة على ما إذا كان يسمح لهذه السفن بأن ترابط بصفة مطلقة بالقناة ، مجراها وموانئها ، لأى وقت ، وبأى عدد ، ولجميع الدول ، فى الحرب والسلم ، أو أن تحدد هذه المرابطة كان تقصر على جهة دون أخرى بمنطقة القناة ، أو تحدد مدتها ، أو عدد السفن التى تتمتع بها ، وصفة الدول التى تباشرها ، كأن يوضع فارق بين الدول المحاربة والدول غير المحاربة ، وما إذا كان لوقت الحرب حكم يختلف عن وقت السلم ، وغير هذا من المسائل المتعلقة بالسفن التجارية بصفة عامة .

وسكتت معاهدة ١٨٨٨ عن تقرير جزاء على مخالفة نصوصها ، علماً بأن هذه مسألة حيوية ، وتعد سنداً له قيمته لحصانة القناة واحترام نظامها ، ويلزم التنبيه لهذا فى التنظيم الجديد بتقرير نوع من الجزاءات على الدولة أو الجهة التى لا تحترم الأحكام المقررة ، كأن تحرم سفنها من بعض الميزات أو التسهيلات أو حرمانها من المرور أو اتخاذ إجراءات قهرية ضدها تناسب المخالفة التى ترتكب ، وبهذا تكون

السفن وأصحابها على بينة من الأمر مقدما فلا تقدم على تجاهل نظام القناة .
وتبعاً لهذا يجب ألا يغفل التنظيم الجديد ضرورة النص على التزام الدول
المعاقدة بضمان النظام الذى يقرر حتى لو أدى الأمر للتدخل إلى جانب الدولة
صاحبة القناة وتأييدها بكل الوسائل ضد الجهة التى تخالف النصوص الموضوعية ،
إذا طلبت هذه الدولة هذا التدخل عندما تكون المخالفة بدرجة تستدعى الالتجاء
لعون الدول المشتركة معها فى وضع نظام القناة . وإلى جانب هذا يجب أن تحدد
النصوص كنه هذا الضمان ، وأن تبين بدقة أحوال التدخل حتى لاترد الأحكام
الخاصة بهذا الموضوع عامة تسمح بالكثير من المخالفات خصوصاً فى مثل هذه
المسائل الحساسة بطبيعتها .

وهناك أحكام عامة لم تعرض لها معاهدة ١٨٨٨ ، وهذه الأحكام يرجع بخصوصها
للقواعد العامة فى القانون الدولى إذا لم تنظمها نصوص معاهدة من المعاهدات ،
ولكن يحسن التنبيه لها ووضع نصوص خاصة بها تفادياً لما قد يشوب قواعد القانون
الدولى من خلاف أو قصور ، خصوصاً بالنسبة للمعاهدات العامة التى تنظم مسائل
كبيرة تهم العالم أجمع ويشترك فيها عدد كبير من الدول . وأهم هذه المسائل التى
يجب ألا يغفلها التنظيم الجديد لمركز قناة السويس ما يتعلق بالخلاف الذى قديشور
عند تطبيق النصوص الموضوعية ، وطريقة تحديده ، والجهة التى يحتكم إليها لعله ،
وكذلك مسألة تعديل النظام الذى يوضع ، ببيان كيفية هذا التعديل ، وطريقة
الوصول إليه ، والمدد التى يجب مضيتها على نفاذ الاتفاق حتى يمكن طلب تعديله ،
وما إلى هذا من مسائل تحيط عادة بأحكام المعاهدات .

ولابد للتنظيم الجديد من مراعاة أحكام ميثاق الأمم المتحدة ، الذى ارتضته

غالبية دول العالم كصك ينظم التعاون فيما بينها ، ويبين الأسس التى تكفل تخليص
الانسانية مما يهددها من شرور الحرب . وهو ميثاق يعاين الآن على غيره من
المواثيق الدولية ، وتتغلب أحكامه ، فيما بين أعضاء الأمم المتحدة ، على

ما يخالفها من أحكام الموائيق الأخرى تطبيقاً للمادة ١٠٣ منه . ولهذا يجب ألا توضع في التنظيم الخاص بالقناة أحكام تخالف هذا الميثاق حتى لا تكون لغوا إلى جانبه ، خصوصاً ومصر وغالبية الدول التي يهملها أمر القناة أعضاء الآن في الأمم المتحدة . وهذا يستتبع بصفة عامة مراعاة تناسق أحكام نظام القناة مع أحكام هذا الميثاق وتقرير ما يتفق وأغراضه في هذا النظام . ولا بأس من وضع نص في النظام المذكور يقرر أن أحكامه ليس فيها ما يتعارض وأحكام ميثاق الأمم المتحدة ، وهو ما جرت به العادة في السنين الأخيرة بالنسبة للمعاهدات والاتفاقات التي وضعت بين أعضاء هيئة الأمم .

وإلى جانب هذا يجب الاحتياط لما قد يجد من ظروف تؤثر في قيام هذا الميثاق ، وذلك بمراعاة أن يكون لنظام القناة في مجموعة صفة استقلالية لا تجعله مستنداً في قيامه أو ملحقاً بأي ميثاق آخر ، حتى لو كان ميثاق الأمم المتحدة ، حتى نضمن تجنب نظام القناة نتائج ما قد يجد من تطورات تعصف بأمثال هذه الموائيق العامة ، وكفالة قيامه ونفاذه في مثل هذه الأحوال .

بعد هذا يجب التنبيه إلى الأثر الذي سيعترب على انتهاء امتياز الشركة عام ١٩٦٨

إذ من المعلوم أنه بحلول يوم ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ تنتهي مدة الامتياز الذي منح لشركة القناة لمدة ٩٩ عاماً من يوم فتح القناة الذي تم في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ ، وبانتهاء الامتياز تنتهي الشركة .^(١) وهذه نقطة تثير من وجهة نظر التنظيم الدولي للقناة مسألتين :

المسألة الأولى أن الإدارة المباشرة لحركة الملاحة بالقناة ستسلم بكليتها وجزئياتها للحكومة المصرية بمجرد انتهاء مدة امتياز الشركة ، وهذا تطور لا بد

(١) في سنة ١٩١٠ جرى بحث إمكان مددة الامتياز ٤٠ سنة أخرى أي إلى عام ٢٠٠٨ ولكن المصريين لم يقبلوا هذه المحاولة فأخفقت . وأي محاولة أخرى من هذا النوع ستلاقي نفس المصير .

من أن يحسب حسابه في التنظيم الجديد لأن مصر هي التي ستنفذ عملياً كل ما يوضع للمرور من نظم .

والمسألة الثانية ، وهي أدعى لمزيد من التفكير ، تخص رسوم الملاحة . والعلوم أن عقود الامتياز الأولى في سنتي ١٨٥٤ و ١٨٥٦ نصت بشكل مؤكد على أن تكون رسوم المرور متساوية لجميع الأمم دون أى تفضيل خاص لواحدة منها مهما كانت صفتها أو مركزها من هذا الطريق . وبهذا كانت أحكام هذين الامتيازين واضحة الدلالة والتأكيد في أن الدولة صاحبة السيادة على القناة والحكومة صاحبة السلطة على إقليمها تقفان على قدم المساواة في هذا الخصوص مع غيرهما من الدول والحكومات . وجاءت معاهدة ١٨٨٨ وأكدت مبدأ المساواة بصفة عامة . وطبقت الشركة كل هذه الأحكام فعلاً منذ افتتاح القناة للآن . وبهذا كله رسخ أن مصر ، التي استقلت تماماً عن الدولة العثمانية القديمة وجمعت بين يديها السيادة والسلطة على القناة ، تعامل من حيث دفع الرسوم كما تعامل الدول الأخرى دون أى تفضيل خاص . وإذا كان في هذا الوضع بعض الغبن على مصر صاحبة القناة ، إلا أن هذا الغبن لا يجد ما يبرر مناقشته الآن أمام صراحة النصوص ، خصوصاً ما ورد منها في عقود الامتياز ، وأمام ما جرى عليه العمل فعلاً كل هذه المدة الطويلة ، وأمام قبول الدولة العثمانية والحكومة المصرية لهذا الوضع منذ البداية . ولكن هذا الوضع سيتغير عند انتهاء الامتياز عام ١٩٦٨ ، وستنتقل سائر اختصاصات وحقوق الشركة الحالية للحكومة المصرية التي ستدير حركة المرور بالقناة إما بنفسها مباشرة أو بواسطة هيئة خاصة من جانبها ، وبأسس وأوضاع ترسمها لها ، دون أن يكون لهذه الهيئة المظهر الدولي الذي تتمتع به شركة القناة الآن . وفي كلا الحالين ، أى سواء أدارت الحكومة المصرية حركة الملاحة بالقناة مباشرة بنفسها أو غير مباشرة بواسطة هيئة معينة ، ستجبي رسوم المرور باسم مصر ، ولن يكون هناك معنى أو أساس لتطبيق مبدأ المساواة

في هذه المسألة على هذه الدولة بالشكل الذي يسود الآن ، إذ أن طبيعة الأمور متجبل دوام المساواة بهذا الشكل غير مفهومة ما دامت مصر هي التي ستجبي الرسوم لحسابها ، فتكون نتيجة المساواة لو طبقت كالآن أن هذه الدولة تدفع لنفسها . ولكن يجب التنبيه إلى أن هذا القول ينطبق ، أساساً ، على ما يخص الحكومة المصرية ذاتها وما يقبضها من سفن ، أو بمعنى آخر على السفن والنقلات ذات الصفة الحكومية الرسمية ، لأن الدفع والجباية يكونان في هذه الحالة لحساب خزانة الدولة مباشرة أو غير مباشرة . أما بالنسبة للسفن والنقلات التابعة للرعايا المصريين والشركات المصرية ، والتي ليس لها صفة رسمية ، فالأمر يختلف قليلاً إذ أن الدفع والجباية لن يكونا في هذه الحالة لحساب جهة واحدة ، وإذا كان لكل دولة الحق في أن تميز رعاياها بمعاملة خاصة فإن هذا لا يمنع أن تطلب جهة ما المساواة في المعاملة بين الرعايا المصريين والشركات المصرية ورعايا وشركات الدول الأخرى ، ويكون طلبها في هذه الحالة مفهوماً ، بل قد يكون هذا الطلب جديراً بالبحث من جانب السلطات المصرية . ولا يعني هنا تفاصيل هذه المسائل الفرعية ولكن الذي يعنيها ، وأوردنا له هذه اللمحة ، هو أن تنبه إلى ما سيحدث حتماً في مسألة الرسوم ، والمساواة بخصوصها ، من تدور طبيعي بعد انتهاء امتياز شركة القناة ، وضرورة الالتفات إلى هذا التطور عند ما يجري البحث في وضع التنظيم الدولي الجديد للقناة .

وهناك اعتبار هام أو صفة أساسية تلازم دائماً للمسائل الخاصة بقناة السويس ، ولها أثرها الملموس في مصائر هذا الطريق وما يوضع له من قواعد ، وهي أن القناة جزء من صميم الأراضي المصرية . وهذه الصفة لا يمكن إنكارها أو النزاع

في آثارها ، والذي يهمننا من أفرادها بالذكر الآن التنبيه إلى أنها ترتب لمصر على القناة حقوق السيادة والملكية كما هو الحال بالنسبة لأي جزء آخر من أراضيها . وما كانت هذه الحقيقة في حاجة لتنبيه لولا وجود صفة أخرى اكتسبتها القناة

من تاريخها ، إذ أرادت مصر أن تساهم بمشروعها في رفاهية البشرية ، وجعلتها طريقاً للعلاقات العالمية ، ورضيت أن تكتسب إلى جانب صفتها الأولى ، كجزء من مصر ، صفة دولية كان لها أثرها في إشراك الدول الأخرى في تنظيم مركزها الدولي ووضع معاهدة ١٨٨٨ ، ولكن هذه الصفة الدولية لا تمنحجب الصفة الأولى ، ويقتصر مداها وأثرها على دائرة القواعد التي تقرها الدول مع مصر لتنظيم الملاحة بهذا الطريق ، ولا يوجد خارج هذه الدائرة أو في نطاق أوسع من هذا النطاق غير مجال الصفة الأولى التي يسرى على القناة بمقتضاها ما يسرى على أى جزء آخر من أراضي مصر . وحسناً فعل واضعو معاهدة ١٨٨٨ بالنص في المادة الثالثة عشرة منها على أنه فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها صراحة فيها تظل حقوق وميزات السلطان والخديون مساس ، وفي هذا تنبيه لأثر ومجال كل من الصفتين . ويجب أن يرد في التنظيم الجديد نص أقوى وأصرح بخصوص احترام حقوق السيادة والملكية للدولة صاحبة القناة .

هذا علماً بأن هذه الحقوق تسرى من نفسها استناداً للقواعد العامة حتى لو لم يرد بخصوصها نص خاص ، ولكن الذي يدعو إلى عدم إغفال النص على احترامها هو أن يكون هذا النص بمثابة تنبيه دائم إلى هذه الحقيقة بين قواعد النظام الدولي للقناة ، حتى لا يظن البعض في غمرة الأحكام الدولية أن قناة السويس قد نزعَت بشكل ما من سيادة مصر ، أو أن يمنح إلى تجاهل صفتها كجزء من مصر ويعمل على ترتيب آثار وأحكام لا تراعى هذه الصفة .

وفي النهاية لدينا ثلاث ملاحظات أو اعتبارات عامة ، تحيط بالنصوص التي ستوضع وتؤثر في صياغتها ومبناها ، ويجب أن تكون ماثلة تماماً في أذهان الذين يجتمون لوضع التنظيم الجديد ، وأن يكونوا مقتنعين بصحتها حتى يضعوا من الأحكام ما يلائم مدلولها ولا ينم عن مجافاتها . وهذه الملاحظات أو الاعتبارات هي :

أولاً : إن مصر والدول الأخرى تشترك في وضع نظام القناة لا على طرفي نقيض ، مصر في ناحية والدول في ناحية أخرى ، يسعى كل طرف لمصلحته وتحقيق أقصى ما يمكن من منافع على حساب الآخر ، بل تشترك كلها على سبيل التعاون التام لوضع نصوص تضمن مصالح الجميع ، سواء مصالح الأسرة الدولية أو مصالح مصر ، في وقت واحد .

وثانياً : إن من صالح مصر أن تسير الملاحة بالقناة دائماً على أتم وجه وأكمل نظام ، وأن تجدد جميع الدول والشعوب كامل المعونة والرعاية لسفنها وتجارها التي تمر بهذا الطريق ، وأن أي تعطيل يلحق المرور أو أي حرمان تصادفه بعض السفن ، لسبب أو آخر ، سيلحق مصر بعض نتائج ، وأن رواج التجارة الدولية ويُسّر المرور بالقناة فيه رواج ويسر لمصالح مصر ، وهذا يدعو للاطمئنان إلى حسن قيام هذه الدولة بتنفيذ ما يوضع للقناة من نظم .

وثالثاً : إن أمن القناة الحقيقي وسلامتها وبقاؤها مفتوحة للمرور وسير الملاحة فيها سيرا عاديا لن يتم على الوجه المطلوب إلا إذا كانت مصر قوية ، و متمتعة بحقوقها كاملة ، و حرة في رسم سياستها في المجال الدولي ، بحيث يكون في إمكانها الدفاع عن القناة وتنفيذ النظام الخاص بها والابقاء عليها مفتوحة لجميع الدول دون تمييز أو إجحاف ، وهو ما لا يتيسر إذا كانت مصر ضعيفة أو مقيدة بنفوذ دولة أجنبية ، كما رأينا في الماضي . وتبعاً لهذا يجب مراعاة تمكينها من اتخاذ كل التدابير التي تكفل سلامة هذا الطريق في وقت السلم ووقت الحرب ، واستثنائها بالقدر المعقول من قيود النظام الجديد حتى تتمكن من تحقيق الأغراض التي يهدف لها هذا النظام . وما دامت مصلحتها تتفق ومصلحة العالم فإن هذا يطمئن إلى أنها لن تتعسف في استعمال ما تملكه من حقوق أو ما يتقرر لها من استثناءات .

وإلى هنا نكون قد أجبنا على المسائل التي عرضنا لها في بداية كلمتنا ، وألقينا ضوءاً ورسمنا خطوطاً رئيسية ووضعنا كليات للتعديلات التي يجب إدخالها

والاعتبارات التي يجب مراعاتها عند ما يجري وضع نظام دولي جديد لقناة السويس قبل معاهدة ١٨٨٨ التي لازالت قائمة لليوم .

(تم البحث والمحدثه)

حامد سلطان
أستاذ القانون الدولي العام
بكلية الحقوق بجامعة فؤاد الأول

نظر ويؤذن بالطبع
٢٦ يولية سنة ١٩٤٩

محمد مصطفى القللى
عميد كلية الحقوق
بجامعة فؤاد الأول

موافق على الطبع
٢٧ يولية سنة ١٩٤٩

المراجع

(باللغات العربية والفرنسية والانجليزية)

(١) مؤلفات عامة في القانون الدولي العام :

- الدكتور محمود سامي جنية بك - القانون الدولي العام - (القاهرة ١٩٣٨) .
- » » » » - محاضرات في قانون الحياد - (القاهرة ١٩٤١-١٩٤٢) .
- » » » » - بحوث في قانون الحرب - (القاهرة ١٩٤١) .
- علي ماهر (باشا) - القانون الدولي العام - (القاهرة ١٩٢٤) .

Paul Fauchille (Professeur)—Traité de Droit International Public (Paris 1926).

Georges Scelle (Prof.)—Droit International Public (Paris 1944).

Georges Scelle — Cours de Droit International Public (Paris 1948).

Georgs Scelle — Précis de Droit des Gens (Paris 1934).

Hildebrando Accioly (Prof.)—Traité de Droit International Public (Paris 1942).

Charles de Visscher (Prof.) —Le Droit International des Communications (Cand 1921-1923).

Henry Bonfils (Prof.) — Manuel de Droit International Public (Paris 1894 et 1898).

Robert Redslob (Prof.) — Histoire de Grands Principes du Droit des Gens (Paris 1923).

Louis Le Fur (Prof.) —Précis de Droit International Public (Paris 1939).

René Foignet (Dr) et Emile Dupont (Dr) — Manuel Elémentaire de Droit International Public (Paris 1932 — 1935).

Francesco Cosentini (Prof.)—Code International de la Paix et de la Guerre (Berne 1937).

Karl Strup (Prof.) —Eléments du Droit International Public (Paris 1930).

Marcel Moye (Prof.) — Le Droit des Gens Moderne (Paris 1920).

- T. J. Lawrence (Prof.) — The Principles of International Law (London 1910 et 1923).
- T. J. Lawrence — Essays on some disputed questions in modern International Law (Cambridge 1885).
- L. Oppenheim (Prof.) — International Law (London 1937)
- John Westlake — International Law (Cambridge 1910).
- James Wilford Garner (Prof.) — International Law and the World War (London 1920).
- John Bassett Moore (Prof.) — International Law and some current illusions and other essays (New-York 1924).
- Axel Moller (Prof.) — International Law in Peace and War (London 1931).
- Pasquale Fiore (Prof.) — International Law Codified and Its Legal Sanction (New York 1918).
- A. Berriedale Keith (Prof.) — Wheaton's elements of International Law (London 1929).
- Amos S. Hershey (Prof.) — The Essentials of International Public Law (New York 1912).

(٢) مؤلفات عن قناة السويس :

- عبد طلعت حرب (باشا) — قناة السويس — (القاهرة ١٩١٠) .
- أحمد شفيق باشا — قناة السويس .
- فؤاد فرج — منطقة قناة السويس .
- عبد الرحمن زكي وحافظ أبي الشهود — قناة السويس والبحر الأحمر .
- هيو . ج . شوقيلد (تعريب أحمد خاكي) — قناة السويس — (بور سعيد ١٩٤٥).
- انجلو ساماركو (تعريب طه فوزي) — الحقيقة في مسألة قناة السويس — (القاهرة ١٩٤٠)
- (Angelo Sammarco — La Verita Sulla Questione Del Canale Di Suez).

- J. Charles Roux — l'Isthme et le Canal de Suez (Paris 1901)
- M. E. Camand (Dr) — Etude sur le régime juridique du Canal de Suez (Thèse — Grenoble 1899)
- L. M. Rossignol (Dr) — Le Canal de Suez — Etudes historique, juridique et politique (Paris 1898)

- Ahmed Moussa (Dr) — Essai sur le Canal de Suez [Droit et Politique] (Thèse — Paris 1935).
- Alfred Schiarabati (Dr) — De la condition juridique du Canal de Suez avant et après la Grande Guerre. (Thèse — Lyon 1930).
- Issa Amine (Dr) — Le Canal Maritime de Suez (Thèse, Lyon 1927).
- Audré Kostolany — Suez, le roman d'une entreprise (Paris 1939).
- Etienne Micard — Le Canal de Suez et le Génie français (Paris 1930).
- Charles Lessage — L'achat des Actions de Suez [Novembre 1875] (Paris 1906).
- M. E. Fournier de Flaix — L'indépendance de l'Egypte et le Régime International du Canal de Suez (Paris 1883).
- Voisin Bey — Le Canal de Suez (Paris 1902).
- I. J. Benno (Dr) — La situation Internationale du Canal de Suez (Lyon 1929).
- Faruk N. Berkol (Dr) — Le Statut juridique actuel des portes maritimes orientales de la Méditerranée [Les Détroits - Le Canal de Suez] (Paris 1940).
- F. Yeghen (Dr) — Le Canal de Suez et la réglementation Internationale des canaux interocéaniques (Dijon 1927).
- George Douin — L'attaque du Canal de Suez, 3 Février 1915 — (Paris 1922).
- Raymond Guibal (Dr) — Peut-on fermer le Canal de Suez (Paris 1937).
- Abbate (Dr) — La Neutralisation Quarantenaire du Canal de Suez (Le Caire 1887).
- Comte Guillaume de Saint Victor (Dr) — Le Canal de Suez (Paris 1934).
- Christian Funk-Bretano — Compagnie Universelle du Canal de Suez — Collection Economie ... (Paris 1947)
- Elie Sorin — Suez, Histoire de la jonction des deux mers (Paris 1870).
- Charles W. Hallberg — The Suez Canal, its history and

- diplomatic importance (New York 1931).
André Siegfried—Suez and Panama (translated, London 1940).
Pierre Crabitès—The Spoilation of Suez (London 1940).
Arnold T. Wilson — The Suez Canal, its past, present and future (London 1933).
Ferdinand de Lesseps — The Isthmus of Suez Question (London 1855).
Ferdinand de Lesseps — The Suez Canal [Letters and documents discriptive of its rise and progress in 1854 — 1856] (London 1876).
-

(٣) مؤلفات في مواضيع مختلفة :

- الدكتور عبد الرزاق السنهوري باشا — قضية وادى النيل — (القاهرة ١٩٤٧ — ١٩٤٩) .
عمود سليمان غنام — المعاهدة المصرية الانجليزية (القاهرة ١٩٣٦) .
..... « مصر » (كتاب أصدره مجلس الشيوخ المصرى بمناسبة انعقاد المؤتمر البرلماني الدولي بالقاهرة عام ١٩٤٧) .
الفريد سكاون بلنت — التاريخ السرى لاحتلال إنجلترا مصر (مترجم — القاهرة ١٩٢٨) .
أنور زقلة — الثورة العراقية .
د . س . (ترجمة على أحمد شكرى) — الثورة العراقية ، مقدماتها ونتائجها (القاهرة ١٩٤٢) .
عبد الرحمن الرافى بك — الثورة العراقية والاحتلال الانجليزى (القاهرة ١٩٣٧) .
الدكتور محمد أبو طائلة — مركز مصر الدولى ، من الفتح العثمانى إلى الوقت الحاضر — (القاهرة ١٩٢٤) .

- Jean Marie Abribat (Dr) — Le Détroit de Magellan . Au point de vue international (Paris 1902) .
C. de Freycinet — La Question d'Egypte (Paris 1904) .
M. F. Martens (Prof.) — La Question Egyptienne et le droit international (Bruxelles 1882) .
Sayed Kamel (Dr) — La Conférence de Constantinople et la Question Egyptienne en 1882 (Thèse, Paris 1913)
Liu Mou—Cho (Dr) — De la condition Internationale de l'Egypte depuis la déclaration anglaise de 1922 (Lyon 1925) .
Paul Godey (Dr) — Régime International de la Mer

Territoriale (Thèse, Paris 1896).

Pierre Biard (Dr) — Le Canal Interocéanique et son régime juridique (Thèse, Paris 1902).

Mohamed Ali Naguib (Dr) — Nature juridique du Conflit Anglo-Egyptien relatif à l'indépendance de l'Egypte, déclarée le 28 Février 1922 (Paris 1933).

Jean Lugol — L'Egypte et la Deuxième Guerre Mondiale (Le Caire 1945).

Albéric Rolin (Prof.) — L'Institut de droit International (La Haye 1919).

George Péméant (Dr) — L'Egypte et la Politique française (Thèse, Paris 1909).

Fawzi Tadros Awad (Dr) — La souveraineté égyptienne et la déclaration du 28 Février 1922 (Paris 1935).

Jules Cocheris (Dr) — Situation Internationale de l'Egypte et du Soudan (Paris 1903).

Hamed Sultan (Dr) — L'évolution du concept de la neutralité (Thèse, Le Caire 1938).

Ahmed Chafik Pacha — L'Egypte moderne et les influences étrangères (Le Caire 1931).

Joseph Imbard Latour (Dr) — La Mer Territoriale (Paris 1889).

Halford L. Hoskins (Prof.) — British routes to India (New-York 1928).

P. G. Elgood — Egypt and the army (Oxford 1924).

« — The transit of Egypt (London 1928).

Jean Lugol — Egypt and World War II (translated, Cairo 1945).

Harmodio Arias — The Panama Canal, a study in International Law and Diplomacy (London 1911).

Viscount Milner — England in Egypt (London 1920).

E. W. Polson Newman — Great Britain in Egypt (London 1928).

Hubert Hull — Digest of cases decided in British Prize Courts [Aug. 1914 - Nov. 1927] (London 1927).

John Mabry Mathews (Prof.) — American Foreign relations, conduct and policies (New York 1938).

الدكتور محمود سامي جنيته بك - مذكرة عن « المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ بين مصر وبريطانيا » (١٩٤٧) .

طه السيد نصر بك - مذكرة عن « تناقض المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ مع ميثاق الأمم المتحدة ومع اتفاق قناة السويس لسنة ١٨٨٨ » (١٩٤٧) .

طه السيد نصريك - مذكرة «عن معاهدة ١٩٣٦ بين مصر وبريطانيا غير تأتمة» (١٩٤٧)
 محمد عبد المنعم رياض بك - مذكرة في «التقدير القانوني للمعاهدة المصرية البريطانية سنة ١٩٣٦، من الوجهة الدولية» (١٩٤٧) .

الدكتور حامد سلطان - مذكرة عن « سير المفاوضات بين مصر وبريطانيا (ديسمبر ١٩٤٥ - يناير ١٩٤٧) » .

– تقرير وزارة الخارجية المصرية عن أعمال مؤتمر «الأمم المتحدة» بسان فرانسيسكو (١٩٤٥)
 اللورد كرومر – تقرير عن «المالية والإدارة والحالة العمومية في مصر والسودان سنة
 ١٩٠٤» (مترجم) •

— « قتال السويس » (بحث رقم ٢ من مسابقة ضباط الجيش ، عام ١٩٤٦) .

• • • • •

Abdel Hamid Badaoui Pacha (Dr) — Note sur 'Le Statut International du Canal de Suez (1935).

**— ' Canal de Suez ' Note Présentée Par la Délégation
Egyptienne à la Conférence de Lausanne (1923) .**

Travers Twiss (Prof.) — 'Neutralisation ou Protection internationale du Canal de Suez', Rapport à l'Institut de Droit International (Session de Paris 1878) (Annuaire de l'Institut de Dr. Int. — Edition Nouvelle 1928).

Charles Lesseps — "Rapport" sur la Perception du droit de passage dans le Canal.

Max Bahon — 'Le libre usage du Canal de Suez et sa neutralité' (Communication, Paris 1936).

Frank H. H. Roberts — 'Egypt and the Suez Canal' (Study — Washington 1943).

(هـ) مقالات ومحاضرات :

- الدكتور محمود سامي جنيانة بك: — مقال عن «حق مصر في الجلاء — قناة السويس والمادة ٨ من معاهدة ١٩٣٦» (جريدة الأهرام في ٥ مايو ١٩٤٦).
- الدكتور السيد صبرى — مقال عن «جلاء القوات الانجليزية عن القتال تحتها الاتفاقات الدولية» (الأهرام في ٤ إبريل ١٩٤٧).
- الدكتور محمد حسين هيكل باشا — مقال عن «أحكام معاهدة ١٩٣٦ أصبحت نفسها تفسى بطلان المعاهدة» (الأهرام في ٢٣ يولية ١٩٤٧).
- الدكتور محمد مندور — مقال عن «قناة السويس» (جريدة الوفد المصرى في ١٩ أغسطس ١٩٤٥).
- الدكتور هيدنجست — مقال عن الشرق الأوسط (قلت جريدة المصرى في ٢١ إبريل ١٩٤٧).
- حافظ رمضان باشا — مقال موضوعه «بين الدردنيل والسويس» (الأهرام في ١ نوفمبر ١٩٤٦).
- وحيد يسرى باشا — مقال عن «مصر وقناة السويس» (جريدة الوفد المصرى في ٢٨ سبتمبر ١٩٤٥).
- محمد صبرى — مقال عن «قناة السويس» (الأهرام في ٣٠ يولية ١٩٤٦).
- » » » » » موقتنا اليوم من دولية المسألة المصرية وحيدة القناة» (الأهرام في ٣٠ يولية ١٩٤٥).
- محمد صبرى أبو علم (باشا) — مقال عن «قناة السويس والقطاع عنها وعن حرية المرور فيها» (جريدة البلاغ في ١٩ سبتمبر ١٩٣١).
- عبد القادر حمزة (باشا) — مقال عن «معاهدة ١٨٨٨ وحق مصر في حماية حرية المرور بقناة السويس» (البلاغ في ٢٠ سبتمبر ١٩٣١).
- عبد القادر حمزة (باشا) — مقال عن «إلى ماذا نستند في مطالبتنا بحق مصر في قناة السويس» (البلاغ في ٢١ سبتمبر ١٩٣١).
- عبد الرحمن الرافعى بك — مقال عن «قواعد المعاهدة» (الأهرام في ٦ سبتمبر ١٩٣٦).
- حافظ محمد أبو الشهود — مقال عن «قناة السويس» (مجلة الجيش المصرى — يولية ١٩٤٢).
- محمد مجدى الزارع — مقال عن «قناة السويس وحدودنا الشرقية» (مجلة الجيش المصرى مايو ١٩٣٩).
- مكرم عبيد باشا — محاضرة في «بحث مقارن تحليلي للمعاهدة المصرية الانجليزية (المقودة سنة ١٩٣٦)» (بالجامعة المصرية في ١ نوفمبر ١٩٣٦).
- الدكتور وحيد فكرى رأفت بك — محاضرة عن «مصر والنظام الدولى» (بالجامعة الأمريكية بالقاهرة في ٧ مايو ١٩٤٧).

- عزير خانكي بك — محاضرة عن «قناة السويس بعد ستين سنة» (في ١٧ نوفمبر ١٩٢٩) .
(هناك مقالات ومعلومات صحفية أخرى أقل أهمية ذكرت في أما كتبها بهوامش البحث) .

A. D'Avril — "Négociations relatives au Canal de Suez"
(Article- Revue d'Histoire Diplomatique" année II, 1888)

G. Rolin-Jacquemyns — "Développements récents des communications internationales et leurs conséquences pour le droit des gens" (Art. Revue du Droit International et de Législation Comparée, Tome II, 1870) .

Travers Twiss — De la sécurité de la navigation dans le Canal de Suez (Art. Revue de Dr. Int. et de Législation Comparée, Tome XIV, 1882).

C. Asser — La Convention de Constantinople pour le libre usage du Canal de Suez (Art. Revue de Dr. Int. et de Législ. Comparée, Tome XX, 1888).

Frantz Despagnet — Le Conflit entre l'Italie et l'Abyssinie (Art. Revue Générale de Dr. Int. Public, Tome IV, 1897)

Mare Abaris — L'Italie et le Canal de Suez (Art. Revue de Paris, 15 Avril 1939).

Carl Harmann Zeit — Les Sanctions et le Canal de Suez (Art. Revue de Dr. Int. Tome XVII, 1936, p. 366).

Raymond Leslie Buell — Le Canal de Suez et Les Sanctions de La S.D.N. (Art. Revue Générale de Dr. Int. Public Tomes IX et XLIII, 1936).

. . . — Canal de Suez (Art. La Documentation Internationale, 15 Septembre 1935).

Sammy Beracha — Suez et l'Empire Britannique "(Art. Les Cahiers Politiques, Juin 1946) .

. . . — "La Victoire du Canal" (Art. Images, 2 Nov. 1946)

Maurice Pernot — Le Canal de Suez et les relations internationales (Art. L'Esprit International, 1er Juillet 1939).

. . . — Pacte de Paris. 27 Août 1928 [Briand-Kellogg] (Art. Recueil des Cours, 1930, Tome 31).

Waheed F. Raafat — Le Problème des Détroits (Conférence publiée dans la "Revue Egyptienne de Droit International, Vol. 2, 1946).

Halford L. Hoskins — The Suez Canal as an international

waterway (Art. The American Journal of Int. Law, Aug. 1943).

Halford L. Hoskins — Italy and Ethiopia : The Suez Canal in time of War (Art. Foreign Affairs, Oct. 1935, Vol 14)

Halford L. Hoskins — "The Suez Canal and the outlook for Egypt" (Art. the American Political Science Review, Feb. 1944).

F. H. Rundall — "The Suez Canal" (Art. Journal of the Society of Arts, Jan. 26, 1883).

S. A. H. — "The International status of the Suez Canal" (Art. the Bulletin of International News, Aug. 17, 1935).

Howard Vincent — "The Suez Canal" (An adress — Feb. 13, 1905).

(٦) ملفات :

ملف بمحفوظات قصر عابدين برقم وموضوع : 19/11 "Canal de Suez".

ملفات بمحفوظات رئاسة مجلس الوزراء :

٩٥ - ١٠/٦ « اتفاقية قنال السويس في ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ » .

٩٥ - ١٣/٦ « محاضر الجمعية العمومية للمساهمين في شركة قنال السويس » .

٩٥ - ١٤/٦ « منع بعض البواخر السوفيتية من الماطلات التجارية في بور سعيد » .

٢٥ - ١٣/١ (١٩٢١ و ٣) « مفاوضات ومعاودة ١٩٣٦ ومفاوضات ١٩٤٦ وشكوى

مصر لمجلس الأمن » .

C. M. 1-1/57 "Protection du Canal de Suez".

C. M. 4-1/13 "Le Canal de Suez".

ملفات بمحفوظات وزارة الخارجية :

38-11/19 "L'Accord Anglo - Italien du 16 Avril 1938".

38 - 9/3 "Traité d'amitié et d'alliance avec la Grande Bretagne-Londre 26 Août 1936".

30 - 45/3 "Compagnie Maritime du Canal de Suez".

1849 "Canal de Suez : Convention du 29 Octobre 1888".

1871 "Canal de Suez : Libre usage du Canal de Suez".

ملفات بمحفوظات مجلس الدولة (قسم الرأى لوزارة الخارجية) :

٢٣٢٤/١١ و ٢٣٢٤/١١/٣ « مسألة فلسطين — تهتيش السفن في الموانئ المصرية

وقناة السويس » .

٢١٥٨ « قطعة أرض ملك الحرية الفرنسية بالاعاق مع شركة قنال السويس » .

68/2/1398 'Canal de Suez: Statut international — Neutralité'.

68/2/1400 "Canal de Suez: Statut International, Libre passage".

68/2/1671 'Canal de Suez: Correspondance avec l'Italie'.

56/5/1551 Perquisition des bateaux en temps de guerre
1939.

ملف بدار الهلال :

'Egypte : Economie, Communications, Canal de Suez'.

(۷) وثائق ونصوص:

• وثائق المفاوضات بين مصر وإنجلترا من سنة ١٩٢٠ إلى سنة ١٩٣٢ ، وقرير اللورد

ملر ، وتصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢ ، ومطابقة ١٩٢٦ ... » .

« ميثاق الأمم المتحدة – Charte Des Nations Unies »

مجموعة مضابط وملاحق دور انعقاد مجلس الشيوخ المصري (٨-١٦ أكتوبر ١٩٤٥).

• • • • • التواب • • • • •

« مطبعة لوزان ، سنة ١٩٢٣ » (الأهرام في ٤ أغسطس ١٩٢٣) .

مذكرة الوفد البريطاني ، في ٩ مارس ١٩٣٦ . (قدمت للجانب المصري عند بدء

مفاوضات (١٩٣٦) .

«المقررات البريطانية ، في ٣ يولية ١٩٤٦ » (بخصوص مفاوضات عام ١٩٤٦ بين

مصر وبرطانيا) -

معروف مطبعة « صدقي - يقين » (نشرها صدقي باشا بمجلة الصوفي ١٨ مارس ١٩٤٩)

« مجموعة بيانات محمود فهمي البقراشي باشا ، أمام مجلس الأمن ، أثناء نظر شكوى مصر

• 1984 PL

« وثائق ومحاضر مفاوضات ١٩٣٦ » (لدى مصطفى النحاس باشا) .

« الوقائع المصرية » (في ١٥ فبراير ١٩٠٤ و ٤ و ٦ أغسطس ١٩١٤ و ٤ سبتمبر ١٩٣٩

و ١٥ و ١٩ مايو ١٩٤٨ — أوامر وقراراته الحكومة المصرية بمناسبة حروب الستين المذكورة)

تصريح رسمي للحكومة المصرية عن موقفها من دولة القناة بعد جلاء القوات البريطانية

(الأهرام في ٢١ فبراير ١٩٤٧).

« الكتاب الأبيض الانجليزى عن المحادثات المصرية البريطانية عام ١٩٢٤ » (الاحرام

فی ۸ اکتوبر (۱۹۲۴)۔

Traité du 29 Octobre 1888 (Pour le libre usage du Canal de Suez).

Recueil des Actes de la Compagnie du Canal de Suez (Nov. 30, 1854 à Avril 30, 1928).

Commission Internationale pour le libre usage du Canal de Suez (1885).

Négociations pour le libre usage du Canal de Suez (1886–1887)

Traité de Paix, avec l'Allemagne (Versailles le 28 Juin 1919)

Egypte - Soudan, Recueil des documents (Ministère Des Affaires Etrangères - Le Caire, 1947).

Parliamentary Debates — House of Commons (London 24/11/1936).

Parliamentary Debates — House of Lords (London 25/11/1936)

Treaties and acts of Congress relating to the Panama Canal (Annotated 1921).

Despatch from Granville (Jan. 3, 1883) respecting the Suez Canal.

Concessions, Conventions' statutes and Resolutions of the Suez Canal Company, With the Sultan's Firman (London 1883).

Declarations by the Governments relative to the free navigation of the Suez Canal (London, March 1885).

Declarations by the Turkish Government respecting the Suez Canal (1885).

Statement issued by the British Embassy (Cairo, May 7, 1946)

فهرس

صفحة

١

كلمة افتتاحية.

الباب الأول

المهد السابق على التنظيم الدولي

(قبل معاهدة ١٨٨٨)

الفصل الأول

عقود الامتياز

٤

المبحث الأول. — امتياز ١٨٥٤

٥

المبحث الثاني — امتياز ١٨٥٦

١٠

المبحث الثالث — اتفاق وفرمان ١٨٦٦

الفصل الثاني

للبادى العامة

١٤

النظرية الأولى — القنوات الصناعية تشبه المضائق

١٦

النظرية الثانية — القناة جزء من إقليم الدولة وتشبه طريقاً داخلياً

١٧

النظرية الثالثة — القناة تشبه الميناء

١٩

النظرية الرابعة — للقنوات صفة مزدوجة

٢٠

صعوبة إيجاد حل واضح

الفصل الثالث

آراء وجهود لتنظيم مركز القناة

٢١

المبحث الأول — اقتراحات مترنخ ودلبس

٢٤

المبحث الثاني — آراء الجهات العلمية

٢٤

(١) تقرير جمعية العلوم الأدبية والسياسية

٢٥

(٢) أبحاث وقرارات جمعية القانون الدولي

٢٨

(٣) رأى جمعية اصلاح وتأمين القانون الدولي

٢٩

(٤) قرار الرابطة الدولية للسلام

٣٠

(٥) آراء بعض العلماء

٣٣

(٦) رأى منى الساسة والعلماء الانجليز

صفحة

٣٤	البحث الثالث — مركز القناة في بعض المؤتمرات والاتفاقات
٣٤	(١) المؤتمر التجارى عام ١٨٦٩
٣٥	(٢) مؤتمر الآستانة عام ١٨٧٣
٣٦	(٣) مؤتمر الآستانة عام ١٨٨٢
٣٦	(٤) مشروع الاتفاق الانجليزى التركى عام ١٨٨٧

الفصل الرابع

الواقع

٣٨	(١) حرب سنة ١٨٧٠
٣٩	(٢) حرب سنة ١٨٧٧
٤٢	(٣) حوادث عام ١٨٨٢
٤٥	نتيجة

الباب الثانى

معاهدة ١٨٨٨

الفصل الأول

الأعمال التحضيرية للمعاهدة

٤٧	البحث الأول — منشور جرافيل (٣ يناير ١٨٨٣)
٥١	البحث الثانى — أبحاث اللجنة الدولية (باريس عام ١٨٨٥)
٥٤	(١) مبدأ حرية المرور
٥٥	(٢) قناة المياه العذبة
٥٧	(٣) صيانة ملحقات القناة
٥٧	(٤) تحريم التحصينات
٥٩	(٥) تهديد حقوق المحارين بمنعقة القناة
٦٤	(٦) ائزال وشحن القوات ومواد الحرب
٦٥	(٧) مرور القنات
٦٧	(٨) مراجعة السفن الحربية
٦٩	(٩) مراقبة تطبيق للمعاهدة
٧٤	(١٠) تدابير تنفيذ المعاهدة
٧٦	(١١) الدفاع عن الاراضى المصرية
٨٠	(١٢) تحريم الميزات الخاصة
٨٢	(١٣) مراعاة التدابير الصحية

٨٢	ختم أعمال اللجنة
٨٥	المبحث الثالث — مفاوضات الحكومات
٨٦	(١) المادة الخامسة (الخاصة بتقييد حقوق المحاربين بمنطقة القناة)
٨٨	(٢) المادة السادسة (الخاصة باتزال وشحن القوات والقنادر)
٩٠	(٣) المادة التاسعة (الخاصة بمراقبة تطبيق المعاهدة)
٩٤	(٤) المادة العاشرة (الخاصة بتدابير تنفيذ المعاهدة)
٩٥	(٥) المادة الحادية عشرة (الخاصة بتدابير الدفاع عن مصر)
٩٩	نهاية المفاوضات
١٠٠	نص المعاهدة

الفصل الثاني

أحكام معاهدة ١٨٨٨

١٠٦	المبحث الأول — حرية المرور
١٠٦	أ — للبدا العام
١٠٦	ب — قيود على المبدأ العام
١٠٧	(١) احترام أحكام المعاهدة
١٠٧	(٢) تنفيذ لوائح الشركة
١٠٨	(٣) دفع الرسوم
١٠٨	(٤) مراعاة التدابير الصحية
١٠٩	(٥) مشروعية النقل
١١٠	(٦) مراعاة سلامة القناة والملاحة
١١٠	(٧) الضرورات العملية
١١١	المبحث الثاني — ضمانات حرية المرور
١١١	(١) التزام عام
١١١	(٢) تحريم الحصر
١١٣	(٣) تحريم حقوق الحرب
١١٤	(٤) منع المحاربين من اترال وشحن القوات والمهمات الحربية
١١٤	استثناءات
١١٦	(٥) تحريم مراجلة السفن الحربية داخل القناة
١١٦	استثناء
١١٧	(٦) تهديد تمون السفن الحربية المخاربية
١١٩	(٧) مرور السفن الحربية المخاربية في أنصر وقت
١٢٠	(٨) تهديد مراجلة السفن الحربية المخاربية بينور سعيد والسويس

صفحة	
١٢٠	استثناءان — (الأول) حالة القوة القاهرة
١٢١	(الثاني) سفر سفينة معادية في بحر المدة المقررة للمراجعة
١٢٢	(٩) مرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين معاديتين
١٢٢	(١٠) مرور الغنم
١٢٤	(١١) صيانة قناة لياح العذبة
١٢٤	أولا — التزامات الحديو
١٢٧	ثانيا — التزام الدول
١٢٧	(١٢) المحافظة على ملحقات القناة البحرية والترعة العذبة
١٢٨	(١٣) إزالة كل عمل أو حشد يهدد الملاحة
١٣٠	(١٤) تحريم الميزات الاغراضية ، احتراماً لبدأ الملاوة
١٣١	البحث الثالث — الأحكام الخاصة بتنفيذ للماهدة
١٣٢	أولا — تدابير التنفيذ
١٣٢	أ — نصيب مصر
١٣٣	ب — نصيب تركيا والدول
١٣٤	ثانيا — مراقبة التنفيذ
١٣٥	أ — اجتماعات تفتيشها الظروف
١٣٦	ب — اجتماعات دورية
١٣٧	ملاحظتان
١٣٨	البحث الرابع — اعفاءات استثنائية من بعض أحكام الماهدة
١٣٨	أولا — حالات تجاوز أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨
١٣٨	(١) حالة تنفيذ الماهدة
١٣٩	(٢) حالة الدفاع عن مصر
١٤٠	(٣) حالة الدفاع عن الممتلكات العثمانية شرقي البحر الأحمر
١٤١	ثانيا — شروط أساسية
١٤٩	(١) كفالة حرية المرور
١٤٢	(٢) اخطار الدول
١٤٣	(٣) منع إقامة تحصينات حائمة
١٤٦	(٤) استخدام القوات الخاصة
١٤٧	(٥) مراعاة حدود الضرورة
١٤٨	البحث الخامس — مسائل ختامية
١٤٩	(١) احترام حقوق التلغراف والحدود
١٥٠	(٢) سعة سريان الماهدة
١٥٠	(٣) تبليغ الماهدة للدول الأخرى
١٥١	(٤) التصديق على الماهدة

الفصل الثالث

صفحة	تكييف وقد والزامية معاهدة ١٨٨٨
١٥٢	البحث الأول - تكييف أحكام المعاهدة
١٥٢	(١) نظام الحياد
١٥٣	(٢) حالة سلام دائم
١٥٤	(٣) دولية القناة
١٥٤	(٤) نظام خاص أو نظام « حرية المرور البائعة »
١٥٧	البحث الثاني - قد أحكام المعاهدة
١٥٧	أولا - عيوب بعض النصوص
١٥٧	(١) تجاهل مصلحة الدولة صاحبة الاقليم
١٦٠	(٢) ضيق منطقة القناة
١٦٢	(٣) جهود بعض النصوص
١٦٣	(٤) ضعف المراقبة
١٦٤	(٥) تناقض بعض المواد
١٦٥	ثانيا - سكوت المعاهدة عن بعض المسائل
١٦٥	(١) اغفال الضمان الدولي الالزامي
١٦٦	(٢) جزاء المخالفة
١٦٧	(٣) مراجعة السفن التجارية
١٦٨	(٤) تنظيم علاقة الدول بشركة القناة
١٦٨	البحث الثالث - الالتزام بالمعاهدة
١٧٣	استدراك

الباب الثالث

مركز القناة بعد معاهدة ١٨٨٨

الفصل الأول

التحفظ البريطاني على معاهدة ١٨٨٨

١٧٥	البحث الأول - تاريخ التحفظ
١٧٧	البحث الثاني - مدلول التحفظ
١٨٠	البحث الثالث - تطبيق التحفظ
١٨١	الحرب الأسبانية الأمريكية عام ١٨٩٨
١٨٤	البحث الرابع - التنازل عن التحفظ (الوفاق الفرنسي الانجليزي عام ١٩٠٤)

الفصل الثانى

صفحة	مركز القناة في حروب ١٩٠٤ و ١٩١١ و ١٩١٤
١٨٩	المبحث الأول - الحرب الروسية اليابانية عام ١٩٠٤
١٩٢	المبحث الثانى - الحرب التركية الايطالية عام ١٩١١ - ١٩١٢
١٩٤	المبحث الثالث - الحرب الكبرى (١٩١٤ - ١٩١٨)
١٩٥	المطلب الاول - تدابير الحكومة المصرية
١٩٩	المطلب الثانى - مركز السفن المعادية بمنطقة القناة
٢٠٥	المطلب الثالث - دخول تركيا الحرب و اعلان الحماية البريطانية على مصر
٢٠٦	المطلب الرابع - الترتيبات والعمليات الحربية بمنطقة القناة
٢٠٦	أولا - الاحداث الواقعية
٢٠٨	ثانيا - الحكم على هذه الاحداث
٢١٠	(ا) عن تصرفات بريطانيا وحلفائها
٢١٣	(ب) عن تصرفات تركيا والمانيا
٢١٦	المطلب الخامس - موقف شركة القناة
٢١٩	المطلب السادس - نتائج ودروس

الفصل الثالث

أثر معاهدات السلام وميثاق عصبة الأمم على مركز القناة

٢٢١	المبحث الاول - معاهدات السلام
٢٢٢	المطلب الاول - تأكيد سرمان معاهدة ١٨٨٨
٢٢٥	المطلب الثانى - تنازل تركيا عن حقوقها
٢٢٨	لمن آلت حقوق تركيا ؟
٢٢٩	الاثار الرجعية للتنازل
٢٣٢	المبحث الثانى - ميثاق عصبة الامم
٢٣٣	المطلب الاول - الحرب الايطالية الحبشية عام ١٩٣٥
٢٣٤	المطلب الثانى - مشروعية قتل القناة
٢٣٤	النظرية الاولى - جواز قتل القناة
٢٣٧	النظرية الثانية - عدم جواز قتل القناة
٢٤١	الأساس الصحيح لعدم جواز قتل القناة
٢٤٣	حالة فرضية
٢٤٥	المطلب الثالث - النتيجة

الفصل الرابع

صفحة	القناة في النزاع المصري الانجليزي
٢٤٧	المبحث الأول — المفاوضات في ظل الحماية
٢٤٨	المطلب الأول — طلبات ١٣ نوفمبر ١٩١٨
٢٤٨	المطلب الثاني — محادثات ملتر سنة ١٩٢٠
٢٥١	المطلب الثالث — مفاوضات عدلى — كيرزون سنة ١٩٢١
٢٥٣	المبحث الثاني — تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢
٢٥٣	المطلب الأول — أثر اعلان استقلال مصر
٢٥٤	المطلب الثاني — قيمة التحفظ الخامس بالمواصفات الامبراطورية
٢٥٥	المطلب الثالث — ارتباط مصر بمعاهدة ١٨٨٨
٢٥٦	المبحث الثالث — المفاوضات بعد اعلان الاستقلال
٢٥٧	المطلب الأول — محادثات سعد — مكدونالد سنة ١٩٢٤
٢٥٩	المطلب الثاني — محادثات ثروت — تشمبرلن سنة ١٩٢٧
٢٦١	المطلب الثالث — مفاوضات محمد محمود — هندرس سنة ١٩٢٩
٢٦٢	المطلب الرابع — مفاوضات النحاس — هندرس سنة ١٩٣٠
٢٧١	المبحث الرابع — معاهدة ١٩٣٦
٢٧١	المطلب الأول — المفاوضات
٢٧٦	المطلب الثاني — أحكام المادة الثامنة
٢٧٧	أولا — القناة مصرية وعالية وطريق للامبراطورية
٢٧٧	(١) القناة « جزء لا يتجزأ من مصر »
٢٧٧	(٢) دولية القناة
٢٧٧	(٣) القناة طريق للمواصلات الامبراطورية
٢٧٨	ثانيا — مصر وحدها صاحبة حق الدفاع عن القناة
٢٧٩	ثالثا — التصريح مؤقتا بوضع قوات بريطانية بجوار القناة
٢٨٠	(١) عدد القوات البريطانية
٢٨٠	(٢) مكان القوات البريطانية
٢٨٢	(٣) مدة القوات البريطانية
٢٨٢	(٤) توقيت وجود القوات البريطانية
٢٨٤	المطلب الثالث — تناقض المادة الثامنة مع معاهدة ١٨٨٨
٢٨٨	الأفضلية بين المعاهدتين
٢٨٩	المبحث الخامس — الاتفاق البريطاني - الايطالي عام ١٩٣٨
٢٩٢	آثار هذا الاتفاق

الفصل الخامس

صفحة	القناة في الحرب العالمية وميثاق الأمم المتحدة ومطالب مصر
٢٩٥	البحث الأول — الحرب العالمية (١٩٣٩ — ١٩٤٥)
٢٩٦	أولا — أحداث الحرب المتصلة بالقناة
٢٩٩	ثانيا — تقدير هذه الأحداث
٣٠١	ملاحظة عامة
٣٠١	البحث الثاني — ميثاق الأمم المتحدة وأثره على مركز القناة
٣٠٢	أ — حالة استقرار السلام
٣٠٣	ب — حالة تهديد السلام
٣٠٥	أولا — حالة تطبيق العقوبات غير العسكرية
٣٠٧	ثانيا — حالة تطبيق العقوبات العسكرية
٣٠٨	شرطان : الأول — عضوية مصر
٣٠٩	الثاني — اخلاص الهيئة لمقاصد الميثاق
٣٠٩	ملاحظتان : الأولى — مشاكل العقوبات
٣١٠	الثانية — بقاء معاهدة ١٨٨٨
٣١٠	البحث الثالث — المطالب المصرية وعلاقتها بمركز القناة
٣١١	المطلب الأول — مفاوضات وشروع صدق — يقن، عام ١٩٤٦
٣١٤	المطلب الثاني — الشكوى لمجلس الأمن
٣١٥	المطلب الثالث — الحجج المؤيدة لطلب الجلاء
٣١٥	أولا — عقد المعاهدة في ظل الضغط
٣١٧	ثانيا — تعارض معاهدة ١٩٣٦ مع معاهدة ١٨٨٨
٣١٧	ثالثا — مخالفة الطرف الآخر لأحكام المعاهدة
٣١٨	(١) التدخل في الشؤون المصرية
٣١٨	(٢) زيادة القوات البريطانية
٣١٩	رابعا — تغير الظروف
٣٢٢	(١) زوال حالة تهديد حدود مصر
٣٢٢	(٢) تجربة الحرب العالمية
٣٢٣	(٣) زوال عصبة الأمم
٣٢٤	(٤) نظام الأمن الجماعي
٣٢٤	(٥) كفاية الجيش المصري
٣٢٦	(٦) تفكك الامبراطورية
٣٢٧	(٧) عدم قبول مصر
٣٢٨	خامسا — التعارض مع ميثاق « الأمم المتحدة »

صفحة

٣٢٨	(١) الاخلال بمبدأ المساواة في السيادة
٣٢٨	(٢) فساد فكرة التحالف الأبدى
٣٢٩	سادسا - اعتراف بريطانيا
٣٣٠	سابعا - قرار الجمعية العمومية للأمم المتحدة
٣٣١	ثامنا - تهديد السلام

الباب الرابع

دراسة مقارنة

الفصل الأول

قناة بنما

٣٣٤	المبحث الأول - المركز الدولي لقناة بنما
٣٣٤	المطلب الأول - الموائيق الخاصة بهذه القناة
٣٣٤	(١) معاهدة بدلاك سنة ١٩٤٦
٣٣٦	(٢) معاهدة كليتون - بولور سنة ١٨٥٠
٣٤١	(٣) معاهدة هاي - بونسفوت سنة ١٩٠١
٣٤١	مقدماتها
٣٤٢	أحكامها
٣٤٥	(٤) معاهدة هاي - فاريل سنة ١٩٠٣
٣٤٤	مقدمات
٣٤٩	أحكام المعاهدة
٣٥١	تعديلات واتفاقات ملحقة
٣٥٣	المطلب الثاني - سير الأمور بالقناة بعد افتتاحها
٣٥٤	المبحث الثاني - مقارنة مع مركز قناة السويس
٣٥٥	(١) ناحية تنفيذ المشروع
٣٥٥	(٢) الملكية والسيادة
٣٥٦	(٣) إدارة منطقتي القناتين
٣٥٦	(٤) دولية القناتين
٣٥٧	(٥) مبدأ الحياد
٣٥٨	(٦) حرية المرور
٣٥٩	(٧) مبدأ المساواة
٣٦٠	(٨) القواعد الخاصة بسلامة مركز كل قناة
٣٦٣	(٩) تنفيذ النظام الموضوع والرقابة عليه

صفحة

٣٦٣

(١٠) الدفاع عن القتاتين

٣٦٤

(١١) الأمر الواقع في القتاتين

الفصل الثاني

قناة كيل وقناة كورنت

٣٦٦

المبحث الأول - قناة كيل

٣٦٧

المطلب الأول - النصوص الخاصة بمركز هذه القناة

٣٧١

المطلب الثاني - سير الأمور بالقناة

٣٧٢

قضية وميلدن

٣٧٤

المبحث الثاني - قناة كورنت

الفصل الثالث

المضائق الطبيعية

٣٧٦

المبحث الأول - القواعد العامة

٣٧٧

عن السيادة على المضيق

٣٧٧

عن حق المرور العام

٣٧٩

المبحث الثاني - قواعد خاصة ببعض المضائق

٣٨٠

الدردنيل والبسفور

٣٨٠

معاهدة لوزان سنة ١٩٢٣

٣٨٤

اتفاقية مونترو سنة ١٩٣٦

٣٨٨

مقارنة

٣٩٠ - ٤١٠

كلمة ختامية

٤١١

المراجع

